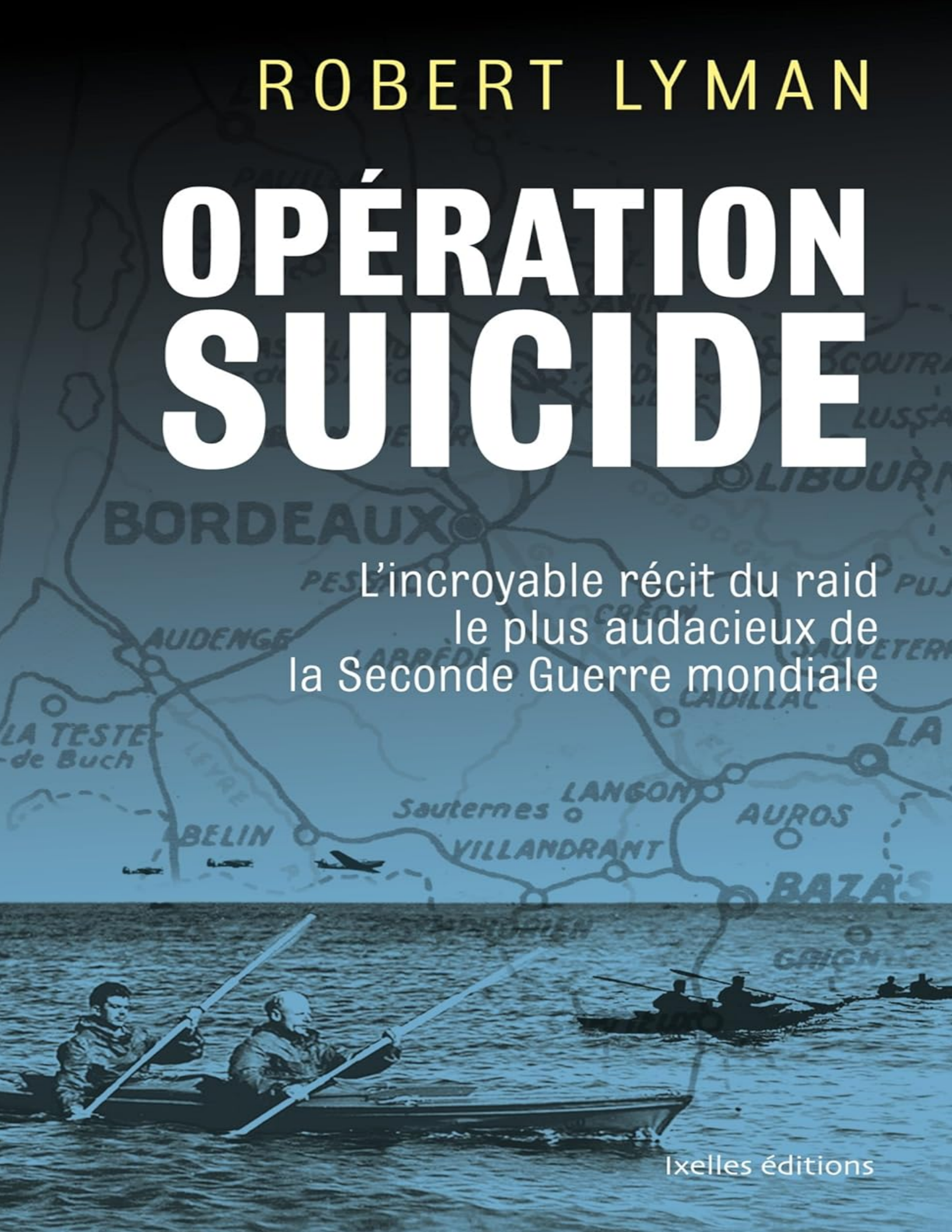
ROBERT LYMAN

OPÉRATION SUICIDE

L'incroyable récit du raid
le plus audacieux de
la Seconde Guerre mondiale



Ixelles éditions

Robert Lyman

Opération Suicide

L'incroyable récit du raid le plus audacieux de la Seconde Guerre mondiale

Ixelles éditions

Couverture : Atelier D. Thimonier
Photos : Royal Marines Museum Collection /Leemage

Titre original : *Operation Suicide*
© 2010 Robert Lyman

Pour l'édition française, © 2012 Ixelles Publishing SA
Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation
réservés pour tous pays.

ISBN eBook : 978-2-87515-407-1
ISBN 978-2-87515-144-5
D/2012/11.948/145
Dépôt légal : 1er trimestre 2012
Imprimé en Italie

Ixelles Publishing SA
Avenue Molière, 263
B-1050 Bruxelles
E-mail : contact@ixelles-editions.com
Site Internet : www.ixelles-editions.com

Ixelles éditions est une division de Ixelles Publishing SA

En mémoire de ceux qui ne sont pas rentrés et aux élèves de Wellington College, alma mater de Blondie, qui marchent dans ses pas aujourd'hui.

Préface

7 décembre 1942, dix Royal Marines embarquent à bord de canoës pliables, en toile et contreplaqué (nom de code « *Cockles* » ou coques de noix), qui ont été mis à l'eau depuis un sous-marin de la Royal Navy, dans le golfe de Gascogne. Ils partent pour une mission de cinq jours dont l'objectif est de poser des mines *limpets* sur la ligne de flottaison de navires marchands allemands, amarrés en sécurité dans le port de Bordeaux, au fond de l'estuaire de la Garonne. Ces bateaux défient le blocus allié des ports français de la façade Atlantique en menant un important commerce d'armes et de matières premières avec le Japon. La mission est extrêmement risquée. L'homme qui en est l'instigateur, le vice-amiral Lord Louis Mountbatten, chef des Opérations Combinées, ne s'attend pas à ce que les Marines en sortent indemnes.

Mais à l'époque, en Grande-Bretagne, personne ne sait que la dangerosité de l'opération est soudain montée d'un cran. Le 18 octobre, Hitler promulgue son *Kommandobefehl,* ordonnant que tous les « commandos » britanniques capturés soient exécutés sans pitié. Pourtant, les Royal Marines de l'Opération Frankton espèrent que, s'ils sont capturés, leurs uniformes, les insignes de leur rang, leur entraînement militaire évident et leur organisation leur fournissent une défense suffisante contre la possibilité d'être pris pour des espions et d'être exécutés, menace qui pèse habituellement sur les soldats qui combattent derrière les lignes ennemies. Ils ne savent pas qu'un nouvel échelon vient d'être franchi dans la cruauté du chef de guerre allemand, rendu furieux par le succès des raids de commandos britanniques à travers les flancs occidentaux de la forteresse nazie. Les chances que les dix Royal Marines surmontent les difficultés physiques et militaires auxquelles ils vont devoir faire face en franchissant les défenses de Bordeaux pour faire exploser les mines antinavires, puis en s'échappant sans se faire prendre, sont terriblement minces. Mais avec la signature du *Kommandobefehl*, leurs chances de survie, s'ils viennent à être capturés, sont réduites à néant. Leur fuite dépend de l'improbabilité d'entrer en contact avec une filière d'évasion dirigée par la Résistance et de leur

capacité à parcourir des centaines de kilomètres de territoire ennemi, jusqu'en Espagne. Ils s'embarquent donc pour une mission qui peut à juste titre être décrite comme impossible.

Lors de l'inauguration du mémorial de l'église Saint-Nicolas, à Bordeaux, en 1966, Mountbatten décrit l'Opération Frankton comme « un raid particulièrement dangereux » dans lequel « chacun fit preuve d'initiative, d'endurance et de courage de premier ordre ». Ces hommes sont les *Cockleshell Heroes*, voici leur histoire.

Grades militaires allemands, britanniques et français

Oberleutnant	Lieutenant	Lieutenant (Armée)
Oberleutnant zur See	Lieutenant	Enseigne de première classe (Marine)
Obersturmführer	Lieutenant	Lieutenant (SS)
Hauptmann	Captain	Capitaine (Armée)
Kapitänleutnant	Lieutenant Commander	Capitaine de vaisseau (Marine)
Sturmbannführer	Major	Commandant (SS)
Korvettenkapitän	Commander	Capitaine de corvette (Marine)
Fregattenkapitän	Captain	Capitaine de frégate (Marine)
Oberstleutnant	Lieutenant Colonel	Lieutenant-colonel (Armée)
Obersturmbannführer	Wing Commander	Lieutenant-colonel d'aviation (Armée de l'air)
Kapitän zur See	Captain	Capitaine (Marine)
Oberst	Colonel	Colonel (Armée)
Generalleutnant	Major General	Général de division (Armée)
Admiral	Vice-Admiral	Vice-Amiral (Marine)

Dramatis Personae[1]

1 Rangs de 1942.

Les héros de l'Opération Frankton
Major Herbert (Blondie) Hasler OBE : Commandant, RMBPD. N° 1 du *Catfish* (poisson-chat). A survécu. DSO
Marine Bill (Ned) Sparks : N° 2 du *Catfish* (poisson-chat). A survécu DSM
Sergent Samuel (Sammy) Wallace : N° 1 du *Coalfish* (morue noire). Exécuté, à Bordeaux, le 12 décembre 1942
Marine Robert (Bob) Ewart : N° 2 du *Coalfish* (morue noire). Exécuté, à Bordeaux, le 12 décembre 1942
Lieutenant John (Jack) Mackinnon : Commandant, Section n° 1, RMBPD. N° 1 du *Cuttlefish* (seiche). Exécuté, à Paris, le 23 mars 1943
Marine James (Jim) Conway : N° 2 du *Cuttlefish* (seiche). Exécuté, à Paris, le 23 mars 1943
Soldat de première classe Albert (Bert) Laver : N° 1 du *Crayfish* (écrevisse). Exécuté, à Paris, le 23 mars 1943
Marine William (Bill) Mills : N° 2 du *Crayfish* (écrevisse). Exécuté, à Paris, le 23 mars 1943
Soldat de première classe George (Jan) Sheard : N° 1 du *Conger* (congre). Mort d'hypothermie en mer, le 8 décembre 1942[2]

2 Cause supposée, car le corps n'a jamais été retrouvé, d'après les registres existants.

Marine David Moffatt : N° 2 du *Conger* (congre). Mort d'hypothermie en mer, le 8 décembre 1942[3]

3 Date supposée. La date officielle de sa mort correspond à celle de la découverte de son corps, le 17 décembre 1942.

Marine Bill Ellery : N° 1 du *Cachalot*. N'a pas débarqué du HMS *Tuna*
Marine Eric Fisher : N° 2 du *Cachalot*. N'a pas débarqué du HMS *Tuna*
Marine Norman Colley : Réserve. N'a pas débarqué du HMS *Tuna*

Autres membres du Royal Marine Boom Patrol Detachment (RMBDP)
Capitaine J.S. (Jock) Stewart : Commandant en second, RMBPD
Lieutenant William (Bill) Pritchard-Gordon : Commandant, Section n° 2, RMBPD
Sergent couleur W.J. (Bungy) Edwards : Sergent-major du détachement, RMBPD
Sergent King : Instructeur
Royal Navy
Capitaine Sidney Raw RN : Chef d'état-major (sous-marins), Amirauté
Capitaine Hugh Ionides RN : Commandant, 3e flottille de sous-marins
Lieutenant Dick Raikes : Commandant, HMS *Tuna*
DSO RN
Lieutenant Johnny Bull : RN : Premier lieutenant, HMS *Tuna*
Lieutenant Geoffrey Rowe RN : Pilote, HMS *Tuna*
Quartier général des Opérations Combinées, 1a, Richmond Terrace, Londres
Vice-amiral Louis Mountbatten : Chef des Opérations Combinées
Brigadier Godfrey Wildman- Lushington : Chef d'état-major (ancien RM)
Commander Tom Hussey RN : Commandant de Hasler au CODC
Lieutenant H.F.G. Langley RA : Commandant en second de Hasler au CODC
Lieutenant-colonel Robert Neville RM : Conseiller des Royal Marines (RMA), COHQ
Lieutenant-colonel Cyril Horton RM : État-major de planification, COHQ
Lieutenant Commander G.P. L'Estrange RNVR : État-major de planification, COHQ
Commandos
Brigadier Charles Haydon : Commandant, Special Service Brigade
DSO : (les « Commandos »)
Major Roger Courtney : 2 Special Boat Section (SBS), Special
KRRC : Service Brigade
Capitaine Gerald Montanaro : 101 Troop, 2 Special Boat Section
RE : (SBS), Special Service Brigade
Major Gus March-Phillips : Small-Scale Raiding Force (SSRF),
SOE
Capitaine Geoffrey Appleyard : Small-Scale Raiding Force (SSRF),
SOE

Lieutenant Graham Hayes : Small-Scale Raiding Force (SSRF), SOE

Associés

M. Fred Goatley, Saro Ltd : Architecte et constructeur du Cockle MkII

Grande-Bretagne

Dr Hugh Dalton : Ministre de la Guerre économique (jusqu'en février 1942)

Lord Selborne : Ministre de la Guerre économique (à partir de février 1942)

Sir Charles Hambro : Directeur exécutif, SOE (février 1942-1943)

Colonel Colin Gubbins : Directeur de la Section M, SOE[4]

4 Gubbins, en tant que major général, succéda à Sir Charles Hambro en 1943.

Lieutenant-colonel Richard : Chef d'état-major, SOE (Dick) Barry

Major David Wyatt RE : Officier de liaison SOE au COHQ (jusqu'en août 1942)

Major Maurice Buckmaster : Directeur de la Section F, SOE (à partir de mars 1942)

Major Robert Archibald : Officier de planification, Section F, SOE

Bourne-Paterson

MI6/MI9

Lieutenant-colonel Claude : Vice-directeur, MI6 Dansey

Brigadier Norman Crockatt : Directeur, MI9 DSO MC

Major James (Jimmy) : MI9 (P15) Langley

Major Airey Neave : MI9 (« Saturday »)

Sir Henry Farquhar : Consul britannique, Barcelone

Martin Creswell : MI6/MI9 (« Monday ») – Madrid

Donald Darling : MI6/MI9 (« Sunday ») – Lisbonne/Gibraltar

Wilfred (« Biffy ») Dunderdale : Chef du MI6, France

Victor Farrel : Consul britannique et agent du MI9, Genève

Résistance française/SOE/MI9 sur le terrain, 1942-43

Tadeusz Jekiel : Chef, réseau F2, Bordeaux

Robert Yves Marie Leroy : Premier agent SOE, Bordeaux, 1941 (« Louis »)

Commandant Léo Paillière : Résistant de la première heure et contact du SOE, Bordeaux

Commandant Jean Duboué : Résistant de la première heure et contact du SOE, Bordeaux

Claude de Baissac (« David ») : Directeur, réseau SOE « Scientist », Bordeaux
Mary Herbert (« Jeweller ») : Courrier, réseau « Scientist », Bordeaux
Roger Landes (« Aristide ») : Opérateur radio, réseau « Scientist » SOE
Raymond Brard : Chef de la sécurité du port de Bordeaux ;
chef de la cellule Phalanx-Phidias (BCRA)
Comtesse de Milleville (Mary Lindell) : Chef du réseau Marie-Claire du MI9
Maurice de Milleville : Courrier dans le réseau Marie-Claire
Armand et Amélie Dubreuille : Membre du réseau Marie-Claire
« Ferme B », Marvaud-Saint-Coutant, Zone libre
Marthe Rullier : Membre de la Croix-Rouge française et du réseau Marie-Claire, Ruffec
Albert-Marie Guérisse (Pat Albert O'Leary) : Chef du réseau PAO, Marseille
M. et Mme Martin : Passeurs pour le réseau Pat O'Leary, Marseille
Maud Olga Andrée Baudot de Rouville : Passeur pour le réseau Pat O'Leary, Marseille
Fabien de Cortes : Courrier pour le réseau PAO, Lyon
Civils français
Jean Raymond et son père : Pêcheurs, Fort-Médoc
Yves Ardouin : Ostréiculteur, St-Vivien-de-Médoc
Alibert Decombe : Métayer, ferme La Présidente, Portes de Calonges, près de Braye
Clodomir et Irène Pasqueraud : Ouvrier agricole et sa femme, ferme de Nâpre, Saint-Preuil
Marc, Yves et Robert Pasqueraud : Enfants de Clodomir et Irène
Lucien Gody : Villageois, Beaunac. N'est pas rentré de déportation en Allemagne
Raymond Furet : Garçon de ferme, Orignolles
Maurice Rousseau : Villageois, Beaunac, 28 ans. N'est pas rentré de déportation en Allemagne
René Rousseau : Villageois, Beaunac, 16 ans. N'est pas rentré de déportation en Allemagne
André Latouche : Villageois, Beaunac. Arrêté mais libéré
Yvonne Mandinaud : Propriétaire de *La Toque blanche,* Ruffec
Alix Mandinaud : Serveuse à *La Toque blanche,* Ruffec

René Mandinaud : Frère d'Alix et Yvonne
Édouard Pariente : Ouvrier dans une carrière, Baigneaux
Louis et Louise Jaubert : Petits propriétaires, Cessac
Capitaine Olivier : Chef de la police, La Réole, Zone libre
Marcel Galibert : Avocat, La Réole, Zone libre
Marcel Drouillard : Gendarme, La Réole
Adjudant Dupeyrou : Gendarme, Montlieu-la-Garde
Fernand Dumas : Courrier pour le réseau Marie-Claire, Ruffec
René Flaud : Membre du réseau Marie-Claire, Ruffec
Jean Mariaud : Inspecteur des impôts, Ruffec, puis passeur pour le réseau Marie-Claire
Forces armées allemandes
Kriegsmarine
Amiral Wilhelm Marschall : Commandant, Marinegruppenkommando West (commandement du groupe Ouest de la marine), Paris
Amiral Wilhelm Meisel : Chef d'état-major, Marinegruppenkommando West, Paris
Fregattenkapitän Lange : Officier d'état-major, Marinegruppenkommando West, Paris
Sturmbannführer Dr Knochen : Sicherheitsdienst (SD), Paris
Vice-Amiral Julius Bachmann : Commandant, Ouest de la France, Nantes
Korvettenkapitän Max Gebauer : Escadron côtier Gascogne, Royan
Korvettenkapitän Ernst Kühnemann : Port de Bordeaux
Oberleutnant zur See Theodor Prahm : Quartier général de la Marine, Bordeaux, et commandant du peloton d'exécution
Oberleutnant zur See Wild : Flottille de défense du port, Le Verdon
Fregattenkapitän Dr Krantz : Dulag Nord, camp de transit, Wilhelmshaven
Hauptmann Heinz Corssen : Enquêteur, Dulag Nord, Wilhelmshaven
708 Infantry Division, Royan, Charente-Maritime
Generalleutnant Hermann Wilck : Commandant de division
Oberst von Auer : Chef d'état-major
Hauptmann Rosenberger : Officier du renseignement
Abwehr, Paris
Fregattenkapitän Dr Erich Pheiffer : Abwehr (Abteilung IIIM), Paris
Security Services, Bordeaux
Oberstleutnant Lohrscheider : Abwehr (Abteilung IIIM)
Hauptmann Glatzel : Abwehr (Abteilung IIIM)

Oberleutnant Helmut Harstick : Abwehr (Abteilung IIIM)
Sturmbannführer Dr Hans Luther : Chef, Sicherheitsdienst (SD)
Kapitänleutnant Franz Drey : Officier en second, Bordeaux SD, en charge de la sécurité des docks de Bordeaux

Prologue

Il est 21 heures 15, il fait sombre et la température a beaucoup chuté depuis que le soleil s'est couché. S'efforçant de se faire aussi petits que possible, quatre hommes sont recroquevillés à l'abri du plat-bord de leurs deux canoës, scrutant à la surface des eaux noires et mouvantes la masse sombre des deux cargos illuminés par l'éclat éblouissant des lampes à arc du port, en amont de la rivière. L'adrénaline leur fait oublier le froid féroce de cette nuit de décembre et la pluie glacée qui est tombée toute la journée. Les hommes et leurs embarcations, baptisées *Catfish* (poisson-chat) et *Crayfish* (écrevisse), viennent d'émerger d'une forêt de roseaux de deux mètres cinquante qui poussent en abondance sur la rive occidentale de la Garonne, à moins de trois kilomètres du centre de Bordeaux. Ils ont passé la journée cachés dans les hautes herbes, attendant la renverse de la marée qui allait les entraîner jusqu'à leur objectif.

Pour autant qu'ils le sachent, ce sont les quatre derniers en lice sur les dix hommes et les cinq canoës qui, cinq nuits plus tôt, ont quitté le HMS *Tuna*, un sous-marin de classe « T » de la Royal Navy. Leurs cibles sont les navires ennemis forceurs de blocus amarrés le long des quais, dans le centre de Bordeaux, à une centaine de kilomètres de l'endroit où l'estuaire de la Gironde rencontre les eaux de l'Atlantique.

Après avoir quitté le ventre de fer du sous-marin, à trois milles nautiques au large du petit village de Montalivet-les-Bains, trois canoës seulement ont surmonté les effroyables défis lancés par les forces de la nature au cours de cette terrible première nuit. Les Royal Marines survivants ont remonté la Gironde et, en suivant les méandres du fleuve, ils ont pagayé vers le Sud, jusqu'à la majestueuse Garonne (la fourche de gauche mène à la Dordogne), se déplaçant de nuit, avec le courant, pour tenter d'atteindre leur objectif, l'esprit résolument fixé sur la nécessité absolue de remplir leur mission. Les cibles des saboteurs ne sont pas des navires de guerre, comme le *Tirpitz* qui s'est mis à l'abri beaucoup plus au Nord, dans un fjord de Norvège, mais des cargos rapides, qui se préparent à affronter l'océan en bravant le blocus naval allié des ports français de l'Atlantique. Bordeaux est

le centre névralgique, pour l'Europe, du commerce de marchandises rares entre l'Allemagne et le Japon. Ces navires marchands, armés, font le grand saut qui les mène de l'autre côté du monde, franchissant seuls l'Atlantique Sud, contournant le cap de Bonne-Espérance, puis traversant l'océan Indien jusqu'en Extrême-Orient, se ravitaillant en Malaisie et à Singapour. C'est un négoce de désespoir, un commerce de marchandises interdites pour les deux pays, car leurs propres agissements, en déclenchant une guerre à si grande échelle, leur ont barré l'accès au libre-échange uniquement possible en temps de paix.

Le fracas de l'activité sur les docks, à sept cents mètres de là, ne résonne pas aussi fort sur l'eau pendant la journée et ne dérange pas les quatre hommes, cachés dans leurs canoës parmi les hautes herbes, perdus dans leurs pensées. Qu'est-il advenu de leurs six camarades ? Deux d'entre eux sont déjà morts, emportés par les morsures de l'eau froide sur leur corps épuisé ; et deux vont bientôt mourir, les yeux bandés, exécutés par un peloton de la Marine, dans un trou creusé à la hâte dans le sable, au fond d'un bois anonyme, à moins de dix kilomètres probablement de l'endroit où les canoéistes survivants se cachent. S'ils l'avaient su, cela aurait encouragé ces individus extraordinairement dévoués à atteindre leur objectif de cette nuit-là : la mise hors d'état de nuire des forceurs de blocus grâce à des mines magnétiques, ou *limpets*, armées et empilées entre leurs jambes. Soudain, le silence de la nuit est brisé par le sifflement bref du premier canoéiste. Les hommes plongent leur pagaie dans l'eau, s'éloignant lentement du refuge des roseaux pour rejoindre le linceul noir de la rivière et accomplir la dernière étape de leur mission.

Quel désespoir a pu pousser les autorités britanniques à autoriser une entreprise aussi périlleuse, au cœur du territoire ennemi, plus de trois ans après le début de la guerre ? Quel possible espoir y a-t-il que quelques hommes hardis, en canoës, contribuent positivement à l'issue de ce qui est devenu un conflit mondial depuis l'invasion de l'Union soviétique par l'Allemagne, en juin 1941, et la déclaration de guerre du Japon en décembre de cette même année ?

Une réponse évidente est que la victoire, quand elle viendra, sera la somme de tous les efforts, de petite et de grande envergures. Après tout, il est préférable que certaines tâches soient entreprises par un petit nombre d'hommes et de femmes, plutôt que par de grands bataillons. Londres a pensé qu'un bombardement du port de Bordeaux pour éliminer le fléau

actuel risque de coûter trop de vies innocentes. Comme le 8 décembre 1940, quand un raid de la RAF sur des sous-marins italiens amarrés à Bacalan a fait seize morts et soixante-sept blessés parmi les civils. N'assumant pas de faire à nouveau subir aux populations ce qu'aujourd'hui on qualifierait de dommage collatéral, les têtes pensantes ont décidé que ce travail exigeait du courage et des aptitudes qui ne sont pas celles demandées pour survoler, pendant de longues heures, le ciel ennemi dans de minces cercueils en fer-blanc hautement inflammables. Ils délèguent donc la tâche aux Opérations Combinées. L'offensive sera d'un genre différent : ce sera un coup de pointe asséné par des Royal Marines venus de la mer à bord de canoës.

C'est le vice-amiral Lord Louis Mountbatten, le jeune et flamboyant chef des Opérations Combinées, qui autorise le raid, mais d'après son biographe, Philip Ziegler, il le fait avec réticence, « car il pense qu'il est peu probable qu'aucun des douze participants ne revienne en vie ». Il aurait été plus juste de surnommer le raid « Opération Suicide ».

Pour entrevoir ce qu'ont dû vivre les hommes à bord de leurs canoës, il faut se tenir à la pointe de Grave et regarder en direction de Royan. Ce n'est qu'en voyant le courant de marée hostile se mêler aux eaux grises et agitées de la Gironde, à travers l'étroit chenal formé par l'estuaire, que l'on peut apprécier l'immense effort physique et mental requis pour franchir cette barrière naturelle en canoë, puis pour pénétrer au cœur du territoire ennemi, en déjouant la vigilance des patrouilles, jusqu'à Bordeaux. La Gironde (formée par la Dordogne et la Garonne) est l'un des plus vastes estuaires d'Europe. C'est aussi un important axe de navigation soumis à de dangereux courants de marée et parsemé de bancs de sable en perpétuel mouvement. Les imprudents s'y font souvent piéger, comme de nombreux marins expérimentés peuvent en témoigner encore aujourd'hui. Même Ewen Southby-Tailyour, marin aguerri et biographe de Blondie Hasler, m'a confié que naviguer sur la Gironde en voilier n'avait pas été une expérience très agréable.

La première fois que j'ai vu ces eaux tourbillonnantes, c'était sous les chauds rayons du soleil de septembre ; pour les Royal Marines, en 1942, c'était dans le froid glacial de la mi-décembre. Je ne peux m'empêcher d'admirer la condition physique, la détermination et le courage hors pair qu'il a fallu pour propulser les frêles esquifs de toile et de contreplaqué à la surface de ces eaux profondes et hostiles, dans l'obscurité, entourés de dangers naturels et d'origine humaine, pendant ces nuits de décembre il y a

si longtemps. Ils l'ont fait par devoir, parce que c'est ce pourquoi ils s'étaient portés volontaires, et pour défendre leur pays qu'ils savaient en grave danger. Ils l'ont fait pour le major « Blondie » Hasler, leur chef tatillon et pointilleux mais charismatique. Mais surtout, ils l'ont fait pour eux. Ce sont des Royal Marines. Ils ont été entraînés pour ce type de mission. Même si le titre « Cockleshell Heroes » a été inventé par un écrivaillon d'Ealing pour le film réalisé en 1955, et que Hasler le détestait, il ne fait aucun doute qu'il illustre bien ce que ces hommes ont accompli en affrontant tous les obstacles et dangers possibles et imaginables. Aussi éculé que soit devenu le terme aujourd'hui, ce sont de véritables héros et leur raid est l'une des entreprises en effectif réduit les plus extraordinaires de la Seconde Guerre mondiale.

1

1941 et 1942

En 1941, l'effort de guerre de l'Angleterre en Europe n'a pas plus d'effet qu'une piqûre de moustique sur une peau d'éléphant. Des victoires limitées en Afrique du Nord et au Moyen-Orient, comme la garnison assiégée de Tobrouk qui résiste pendant de longs mois face aux forces du général Erwin Rommel, ou encore l'éradication (presque accidentelle) de l'influence allemande en Iraq, en Syrie et en Iran, n'ont pas plus de poids que des fourmis sur la route d'un bulldozer. Dans la logique de l'époque – la prépondérance militaire écrasante de l'Allemagne qui soumet l'Ouest de l'Europe en quelques semaines, et qui menace de faire de même pour l'Union soviétique – les opérations menées par la Grande-Bretagne ne pèsent pas bien lourd. Mais ce n'est pas tant que la guerre tourne mal qui est le plus préoccupant, c'est qu'il ne semble y avoir aucune perspective d'amélioration du sort des Anglais. À cette époque, les États-Unis ne montrent aucun signe d'engagement formel comme puissance combattante.

Un tournant s'amorce trois longues années après le début de la guerre – fin 1942 – avec le refus de céder l'Égypte et le Nil à l'Afrika Korps de Rommel, à El Alamein, en octobre, rapidement suivi par les premiers débarquements alliés au Maroc et en Algérie, en novembre (Opération Torch). Pour les occupants de la Zone libre, la moitié de la France administrée par Vichy sous contrôle allemand, cette victoire a un goût doux-amer, car elle incite les Allemands à envahir et à occuper toute la France.

La défaite de la France et des Pays-Bas face à l'Allemagne, en juin 1940, est si totale que Berlin ne tarde pas à considérer la sécurité de la France avec une certaine suffisance. Le pays devient vite un lieu de permission. Quand il arrive à Caen par une journée torride de juillet 1940, le soldat Hugo Bleicher, de l'Abwehr, se promène en ville, boit un café avec la jolie propriétaire du café du *Pélican* et tombe sous le charme de la belle. La

chaleur de l'été, la nouveauté et l'adrénaline de la victoire sont euphorisantes. Nourrissant un amour réciproque pour son jeune Allemand enamouré, Suzanne emballe ses affaires, ferme le café et reste à ses côtés pour les quatre années suivantes.

Vivre avec le vainqueur est infiniment préférable à la vie de victime. Pour le jeune employé d'Hambourg, c'est l'été de l'amour. Et pour de nombreux jeunes Allemands, touristes involontaires en France, les yeux écarquillés par tout ce que le pays avait à offrir malgré la défaite, la guerre semble être une notion remarquablement abstraite. La fin rapide des combats et les conditions de vie avantageuses se mêlent pour créer une atmosphère qui, pour beaucoup, n'est pas sans rappeler de longues vacances d'été. Quand, en juin 1941, l'Opération Barbarossa tourne la machine de guerre allemande triomphante vers l'Union soviétique – épargnant à la Grande-Bretagne la perspective de se faire engloutir –, les soldats demandent à passer leurs permissions en France pour profiter des plaisirs de l'occupation dans ce havre de paix, loin de la violence de la guerre sur le front de l'Est.

En vérité, l'Allemagne nazie s'attend à ce que la Grande-Bretagne tombe et elle en conclut qu'il est inutile de gaspiller ses efforts à hâter l'inévitable. Berlin n'est pas la seule à avoir fait ce constat. Washington, entre autres, est arrivé à la même conclusion. En juin 1940, le général Weygand, observant désespéré l'effondrement ignominieux de son pays, la France, prédit le même destin à la Grande-Bretagne. « Dans trois semaines, déclare-t-il, l'Angleterre aura le cou tordu comme un poulet. »

Ce point de vue est parfaitement compréhensible. La Grande-Bretagne se tient au bord du précipice de la défaite. Le gros de son armée professionnelle d'avant-guerre a été détruit en France et son équipement a été abandonné à Dunkerque : 12 200 pièces d'artillerie, 1 350 canons antiaériens et antichars, 6 400 fusils antichars, 11 000 mitraillettes, 75 000 véhicules et quasiment tous ses chars. La force militaire allemande est aussi inattendue et surprenante (pour les perdants) qu'elle est inégalée, quand elle coupe à travers les Pays-Bas dans une démonstration de supériorité d'armes combinées mobiles sans précédent qui met la France à genou en six semaines et fait entrer un nouveau mot effroyable dans le lexique de la guerre, à l'Ouest, un mot que les Polonais connaissent déjà : *Blitzkrieg*. Seul l'héroïsme de quelques-uns s'est dressé sur la route des ambitions allemandes pendant la bataille d'Angleterre, en 1940, mais c'est

insuffisant, semble-t-il, pour arrêter l'avancée inexorable des légions allemandes victorieuses au-delà des frontières de l'Europe, jusqu'en Afrique du Nord notamment.

Dès la chute de la France en juin 1940, l'opinion la plus éclairée donne peu d'espoir de survie à la Grande-Bretagne. Le capitaine Basil Liddell Hart, théoricien anglais de la guerre, revendicatif et influent dans l'Angleterre d'avant-guerre, désespéré par la fin imminente de la civilisation britannique, commence à faire circuler des documents prônant la capitulation. Liddell Hart a un public réceptif. Certains de ceux qui l'écoutent, comme Rab Butler, occupent des postes dans les hautes sphères. Butler, sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères, confesse en juin à un ministre suédois que la Grande-Bretagne continuera uniquement à se battre si la victoire est assurée. L'ambassadeur américain anglophobe, Joseph Kennedy, rapporte d'un ton badin la ruine imminente de la Grande-Bretagne à ses maîtres, à Washington, et s'enfuit à la campagne pour échapper au Blitz. Roosevelt demande sa démission en novembre, à la suite d'une interview incohérente, publiée dans le *Boston Globe*, dans laquelle il fait remarquer que, pour les États-Unis, « la seule raison d'aider l'Angleterre est de gagner du temps… Tant qu'elle est en lice, nous avons le temps de nous préparer. Ce n'est pas que [la Grande-Bretagne] se bat pour la démocratie. On aura tout entendu. Elle se bat pour sa survie, tout comme nous, si ça arrivait jusqu'à nous ».

Kennedy n'est pas le seul à prendre la fuite. Avec les réserves d'or de la Banque d'Angleterre, envoyées par la mer au Canada en juillet 1940, sont partis des milliers de personnes qui pouvaient se payer la traversée de l'Atlantique, dont de nombreux membres de l'ambassade américaine et des classes sociales aisées d'Angleterre. Le 24 juin, deux jours après la capitulation de la France, Henry (« Chips ») Channon et sa femme, Honor, dont il va bientôt être séparé, accompagnent Paul, leur fils de cinq ans, à la gare de Euston, d'où il part pour le sanctuaire du Nouveau Monde. Devant la gare, Channon observe une longue « file de Rolls-Royce, des serviteurs en livrée et des montagnes de malles. Il me semblait que tous ceux que nous connaissions étaient là, sur le quai bondé ». Craignant la mort venue des airs, Liddell Hart fuit aussi Londres en 1940, pour se retrouver dans un jardin sur la rive du lac Windermere. Dans son journal intime, à la date du 2 juin, Channon, originaire de Chicago, se demande si c'en est fini de

l'Angleterre. « Sommes-nous témoins… du déclin, du délabrement et peut-être de l'extinction, de ce grand peuple insulaire ? »

Tout porte à le croire. La Grande-Bretagne est sous la menace d'un débarquement depuis la France et les Pays-Bas, et elle est confrontée à la désertion de ses alliés. Certes, les pays du Commonwealth réagissent sans tarder à la menace qui pèse sur la Grande-Bretagne. La France, son ancienne alliée, désormais représentée par Vichy, tourne non seulement son dos à la perfide Albion, mais elle s'efforce aussi de soutenir activement le vainqueur. Fin 1940, à la pensée des conséquences de la défaite, Jock Colville, secrétaire personnel de Churchill, observe avec abattement dans son journal : « L'Europe de l'Ouest est ruinée par la guerre et la rigueur économique ; le legs des siècles, dans les arts et la culture, est balayé ; la santé de la nation est dangereusement menacée par la malnutrition, la tension nerveuse et les épidémies ; la Russie, et probablement aussi les États-Unis, profitent de notre épuisement ; et pour finir, qu'aurons-nous ? Un compromis ou une victoire à la Pyrrhus. »

Malgré la morosité ambiante, il paraissait inconcevable pour la majorité des Britanniques que leur pays se contente d'attendre passivement. L'une des raisons de la popularité de Churchill en 1940 et en 1941 est qu'il incarne la volonté qu'a le commun des mortels de se battre contre les voyous nazis qui foulent l'Europe sous les talons de leurs bottes aux semelles cloutées. Les Britanniques ne partagent pas les peurs des pessimistes pour qui toute lutte ayant peu de chances de réussir (surtout pour des notions aussi fumeuses que « Dieu, Roi et Patrie ») constitue un effort vain. Le sentiment écrasant de la vaste majorité est qu'il faut résister face à la tyrannie. À Londres, le combat contre le défaitisme est mené publiquement par le Premier ministre en personne. En 1941, devant les élèves impatients de son *alma mater*, Harrow School, Churchill tempête : « Ne renoncez jamais, jamais, jamais, jamais, jamais, pour nulle chose, grande ou petite, importante ou infime, ne renoncez jamais, sauf quand l'honneur et la raison l'exigent. Ne cédez jamais à la force ; ne cédez jamais face à la force apparemment écrasante de l'ennemi. » Quelles que soient ses craintes en privé, celui qui incarne le visage public de l'Angleterre dans les années qui suivent 1939, a une résistance de bulldog et il refuse obstinément d'accepter l'échec ou la capitulation.

« Voici la réponse que je donnerai au président Roosevelt », déclara-t-il à la nation lors d'une émission de radio de la BBC diffusée en février 1941 :

« Nous ne devons ni faillir ni fléchir ; nous ne devons ni faiblir ni fatiguer. Ni le choc soudain de la bataille, ni les interminables épreuves de vigilance et d'efforts ne nous useront. Donnez-nous les outils et nous achèverons l'ouvrage. »

L'offensive allemande contre la Grande-Bretagne commence véritablement à l'été 1940, après l'humiliation – déguisée en victoire – de Dunkerque. Ce qui allait devenir le « Blitz » s'intensifie dans les mois qui suivent l'humiliation de la France pour durer jusqu'en mai 1941. Des bombardiers allemands décollent de France et franchissent la Manche et la mer d'Irlande de nuit pour décharger leurs cargaisons de bombes sur les populations civiles sans défense qu'ils survolent. C'est la puanteur effroyable des excréments et du désinfectant qui accueille le romancier Brian Moore, alors préposé à la défense passive, à Belfast, à la suite d'un raid de la Luftwaffe sur la ville, le 15 avril 1941. Dans une morgue, il est confronté à des corps entassés, tordus dans les postures disgracieuses de la mort, « corps sur corps, bras tendu, pied tors, bouche béante, yeux fixes, des vieillards sur des jeunes filles, un enfant couché sur le dos d'un agent de police, la main d'un soldat posée sur la cuisse d'une femme, un charretier portant toujours ses sacs de charbon sur une pile de bras et de corps ». D'après les estimations, plus de mille cinq cents personnes ont perdu la vie, ou ont été gravement blessées, cette nuit-là, à Belfast.

Si c'est la bataille de France et la bataille d'Angleterre qui marquent l'année 1940, c'est le début de la bataille de l'Atlantique qui a bien failli mettre la Grande-Bretagne à genoux en 1941. En mer du Nord, les cuirassés allemands, comme le *Bismarck* et le *Tirpitz*, menacent de rallier la guerre sous-marine de grande envergure qui est menée dans l'Atlantique pour contrer le commerce avec les îles britanniques. Cette offensive incroyablement efficace aurait pu couper les voies d'approvisionnement du Royaume-Uni avec le monde libre et l'affamer jusqu'à sa reddition. Churchill décrit plus tard la bataille de l'Atlantique comme le seul aspect de la guerre qui lui fit vraiment peur. Il a parfaitement raison de s'inquiéter. La guerre sous-marine a failli faire gagner la guerre à l'Allemagne en 1941. Cette année-là, 875 navires alliés sont coulés, dont 432 bateaux par les seuls sous-marins, en traversant l'Atlantique, soit une perte totale de 3 295 000 tonnes de marchandises. Ces pertes catastrophiques ne peuvent pas durer indéfiniment.

C’est l’impuissance du gouvernement, malgré la rhétorique provocatrice de Downing Street, qui pèse le plus sur la conscience de ceux qui essayent de contenir la menace invisible des profondeurs et le danger annoncé par des traînées blanches dans le ciel. La perspective d’une mort dans une mer en furie est aussi horrible qu’un anéantissement par les airs. En septembre 1940, lorsque soixante-seize enfants meurent dans les eaux froides, grises et couronnées d’écume de l’Atlantique, quand le SS *City of Benares* est torpillé par un U-boot, leurs parents ne sont pas les seuls à les pleurer. La nation, qui ne parvient même pas à protéger les plus vulnérables, est humiliée. Churchill exige que cesse immédiatement l’évacuation des enfants vers le Nouveau Monde, et il en fait selon son gré pendant quelques semaines. Mais la menace venue de la mer continue à grandir. Novembre 1942 est le pire mois de la Bataille de l’Atlantique, au cours duquel plus de 700 000 tonnes de cargaisons sont perdues. À la perte de vies humaines s’ajoute le torpillage des cargaisons d’armement venues des États-Unis et achetées à crédit (la dernière mensualité de remboursement de l’emprunt de guerre contracté par la Grande-Bretagne auprès des États-Unis et du Canada n’a été versée qu’en 2006) dont l’Angleterre a un besoin urgent pour reconstituer son arsenal.

En 1941, les denrées alimentaires sont sévèrement rationnées à cause des « hordes de loups » qui coulent de grandes quantités de précieuses marchandises. L’invasion japonaise dans le Sud-Est asiatique en décembre 1941 a aussi des répercussions mercantiles sur la Grande-Bretagne, car l’approvisionnement en caoutchouc, en étain et en riz de Malaisie cesse brusquement. L’année suivante, les impôts augmentent, le taux de base d’imposition sur les revenus atteignant le niveau sans précédent de 50 %. Au même moment, la loi sur le Service national est étendue pour inclure la conscription des femmes célibataires âgées de vingt à trente ans, pour compléter les rangs des hommes mobilisés au début de la guerre. Pendant ces moments terribles où elle se dresse seule face à l’Allemagne, uniquement aidée par son empire, le Commonwealth, la Grande-Bretagne doit trouver des solutions pratiques pour résister à la puissance dévastatrice de la machine de guerre allemande. Elle a peu de ressources. Après Dunkerque, le pays ne dispose plus que de quinze divisions pour sa défense nationale – quatorze divisions d’infanterie (dont l’une est canadienne) et une division blindée. À elle seule, la Wehrmacht déploie quatre-vingt-treize divisions lors de son offensive occidentale. En

Grande-Bretagne, la RAF se bat à un contre trois, affrontant les vagues d'assaut de la Luftwaffe qui déferlent de jour comme de nuit sur les villes britanniques. Ne disposant d'aucun moyen de représailles, le « grand peuple insulaire » de Channon commence à se rendre à la démoralisante évidence de la défaite. Il est très difficile d'entretenir la motivation pour se battre, à moins de croire qu'une contre-offensive est possible et qu'il reste encore une chance, aussi infime soit-elle, d'une défaite de l'Axe.

L'un des rares moyens encore possibles à l'époque pour « faire quelque chose » est le bombardement aérien. L'autre est le raid de type commando sur la côte ennemie. Le premier est limité par le nombre et le type d'avions capables de remplir ces missions, ainsi que par la quantité et la qualité des munitions pouvant être larguées sur des cibles stratégiques en Allemagne et dans les pays occupés. Les moyens militaires sont extrêmement limités, conséquence de l'incapacité de la Grande-Bretagne à prendre au sérieux la défense du pays pendant l'entre-deux-guerres. Pour ce qui est des raids, il y a très peu d'expertise dans ce domaine hormis le soutien, l'enthousiasme et la motivation personnelle de quelques hommes extraordinaires. Il n'existe pas de références à grand-chose en termes de doctrine ou d'idées pratiques relatives au raid, que ce soit dans l'Army ou dans la Royal Navy, et il faut quasiment partir de rien. Une grande partie de l'armée britannique a été détruite en France, et malgré le « miracle de Dunkerque », sa reconstitution demande beaucoup de temps, d'efforts et de moyens financiers. En bref, on ne peut pas s'attendre à recevoir de l'aide de cette source, au moins dans l'immédiat. De même, la Royal Navy fait déjà un impossible grand écart entre l'Atlantique et la Méditerranée, sans parler de son engagement au niveau mondial.

Toutefois, l'impératif stratégique est clair. La réalité physique de l'appauvrissement militaire de la Grande-Bretagne interdit toute pensée autre que de combattre l'ennemi, là où ses menaces sont les plus immédiates. Cela ne laisse pas d'autre choix que d'envoyer toutes les ressources disponibles – soldats, chars, armes à feu, véhicules blindés et avions – en Afrique du Nord et au Moyen-Orient, car c'est là que la Grande-Bretagne est confrontée directement à l'action de l'Axe.

Ces combats se déroulent sur un vaste territoire s'étendant de la Libye à l'Iran, loin de l'Angleterre où Churchill s'inquiète de l'apparente impotence des effectifs britanniques restés défendre leur pays et qui regardent craintivement, au-delà du fossé gris de la Manche, les légions casquées

exercer sans entrave leur tyrannie. C'est dans ce contexte où de plus en plus de raids sont mis sur pied, que les Anglais cherchent à rendre coup pour coup, même si la chance est contre eux. Le fait qu'ils représentent une réaction infime, voire inconsciente, face à la puissance du monstre teuton piétinant les ruines de la civilisation européenne, a un effet de *stimuli*. Les Britanniques ont compris le concept de l'opprimé et ils s'y sont peut-être même complu – comme l'atteste le succès durable de la série britannique *Dad's Army*.

Churchill demande que des actions violentes soient menées en continu sur les côtes ennemies jusqu'à ce qu'une reconquête à grande échelle du Continent puisse être lancée, même s'il faut encore attendre plusieurs années. Le 4 juin 1940 – dernier jour de l'évacuation de Dunkerque –, il fait envoyer une note à son chef d'état-major, le général Hastings (« Pug ») Ismay :

Une tournure d'esprit résolument défensive, comme celle qui a provoqué la ruine des Français, ne doit pas être autorisée à ruiner toutes nos initiatives. Il est de la plus haute importance de maintenir le plus grand nombre de troupes allemandes le long des côtes des pays qu'elles ont conquis, et nous devons immédiatement commencer à organiser des sections de raid sur les côtes dont les populations sont amicales. Ces sections peuvent se composer d'unités indépendantes et bien équipées, comptant de 1 000 à 10 000 hommes quand elles sont combinées. L'effet de surprise sera assuré par le fait que la destination sera gardée secrète jusqu'au dernier moment. Ce que nous avons vu à Dunkerque montre à quel point les troupes peuvent être évacuées (et amenées, je suppose) vers des points choisis, si nécessaire. Ce serait fantastique de pouvoir amener les Allemands à se demander où ils seront attaqués la prochaine fois au lieu d'être obligé de barricader toute l'île ! Il faut se secouer et se débarrasser de la soumission mentale et morale envers la volonté et l'initiative de l'ennemi qui nous fait souffrir.

Deux jours plus tard, il renchérit en redisant à Ismay – au cas où le message n'ait pas été assez clair la première fois – qu'il veut que les chefs d'état-major interarmées proposent « des mesures pour une offensive vigoureuse, audacieuse et incessante contre les côtes occupées par les Allemands ». Les officiers d'état-major acceptent de constituer une force de cinq mille hommes, issus de l'armée, qui sera formée en groupes de frappe (*striking companies*).

Le même jour, le 6 juin 1940, le colonel Dudley Clarke, un officier de la Royal Artillery, né en Afrique du Sud, reçoit l'ordre de rassembler un groupe de guérilleros en uniforme, qui seraient chargés d'exécuter, en partie au moins, les instructions du Premier ministre. Clarke se retrouve à la tête de la Section 9 de la Direction des Opérations Militaires, au *War Office*, ou MO9. Le nom qu'il donne à ces nouvelles troupes – « commandos » – lui est directement inspiré du titre du passionnant récit que fait Deneys Reitz des activités des colonnes mobiles des Boer : des hommes qui, malgré leur infériorité numérique et matérielle, ont contre-attaqué vigoureusement et efficacement contre les Britanniques en Afrique du Sud quarante ans plus tôt.

Pour Clarke, les légendes de marches forcées, d'embuscades, d'attaques nocturnes et d'échappées de justesse correspondent parfaitement à la description des exigences de Churchill. Malgré l'absence d'unanimité et une certaine résistance, le nom est resté. Une nouvelle organisation – les *Raiding Forces* – est créée et le lieutenant général Sir Alan Bourne des Royal Marines est nommé commandant des raids. Il n'a pas gardé ce titre longtemps. Homme extrêmement cérébral, lors d'un dîner au 10 Downing Street, il commet l'erreur de faire un « exposé stratégique » peu judicieux, d'après un observateur. Néanmoins, avec sa nomination débute une relation étroite entre les Royal Marines et les Opérations Combinées, les plus hauts postes stratégiques et opérationnels y étant longtemps détenus par des officiers des Royal Marines.

Les raids commencent sans tarder, mais, comme ils ne bénéficient d'aucune réflexion stratégique ni d'une préparation approfondie, ils n'ont pas de résultats véritablement substantiels. Néanmoins, c'est un bon début et des leçons en sont rapidement tirées, notamment à propos de la nécessité d'un entraînement et d'un équipement adéquat, et surtout d'un moyen de débarquement adapté. Le colonel John Durnford-Slater, qui a fait son baptême du feu avec le tout nouveau Commando n° 3, déclare que l'un des raids, sur Guernesey, est « un échec lamentable, presque comique ». Churchill, qui est enclin à apporter son soutien aux raids de toutes sortes, tant qu'ils portent un sale coup à l'ennemi, est horrifié par les premiers efforts des raids constitués à la hâte, et les décrit, un peu injustement, de « stupides fiascos ». D'après lui, le problème est dû à leur échelle ; il exige que des « raids en coup d'épingle » soient évités au profit de raids dont le

sérieux contraindrait les Allemands à s'inquiéter de savoir d'où viendrait le prochain assaut.

Churchill a en tête une série de raids d'envergure, répartis sur toute la façade maritime nazie, pour harceler l'occupant et le forcer à bloquer des troupes. Il veut des opérations dans lesquelles des véhicules blindés débarquant sur le rivage ennemi, « font une profonde incursion dans les terres, coupent les moyens de communication vitaux, puis font marche arrière en laissant une traînée de cadavres allemands derrière eux ». Des « raids en coup d'épingle » de style guérilla menés sur les côtes par de petits groupes de commandos, suivis de « communiqués obséquieux », doivent absolument être évités, ordonne-t-il. Sa vision consiste plutôt à les amplifier au point que de « grandes éruptions blindées » allant aussi loin que Paris, qui sait, pouvaient constituer la teneur globale des opérations offensives dans les années qui précéderont la reconquête de l'Europe.

La forme de raid envisagée par le Premier ministre est confirmée par la nomination du légendaire amiral Sir Roger Keyes, le 17 juillet 1940, au poste de directeur des Opérations Combinées (en remplacement de l'infortuné Bourne). Quand il était commandant du port de Douvres, en 1918, Keyes a mené le fameux raid sur Zeebrugge, alors aux mains des Allemands, entreprise largement inefficace mais très médiatisée, qui valut l'ennoblissement à Keyes, assorti d'un chèque 10 000 livres accordé par une nation reconnaissante. Il a le caractère bien trempé et a hâte de reprendre du service. Il a fait Gallipoli et il sait comment mener à bien un débarquement. Avec un plan judicieux, l'équipement adéquat et suffisamment de préparation, le tout combiné à l'entraînement efficace de tous ceux impliqués activement ou en appui d'un raid, même les opérations les plus petites et en apparence les plus insignifiantes auront des résultats qui dépasseront largement les ressources qui y sont consacrées.

L'objectif immédiat de ces raids est d'inciter les Allemands à disperser leurs forces sur tout le littoral, de maintenir le moral en Grande-Bretagne et d'entretenir la combativité des forces armées. Les attaques amphibies sur la côte ennemie vont beaucoup apprendre aux planificateurs militaires britanniques (puis, américains) sur ce qui est nécessaire pour préparer la reconquête de l'Europe. Mais la capacité de lancer ne serait-ce que des raids de petite envergure est extrêmement limitée, car, à l'époque, neuf barges de débarquement lourdes sont en service à la Royal Navy, dont six seulement se trouvent dans les eaux britanniques. De même, les difficultés posées par

le recrutement des unités, l'entraînement des hommes, le rassemblement des navires, la conception de vaisseaux capables de déposer directement les troupes d'assaut sur des rivages aux mains de l'ennemi – le tout s'ajoutant aux autres priorités du moment – s'avèrent insurmontables, même pour le légendaire Keyes. Ce dernier, pensant savoir d'où vient le problème, écrit à Ismay pour l'informer que le Premier ministre lui-même ne peut pas résoudre les problèmes auxquels il est confronté « à moins de tout recommencer et d'obtenir l'aide de deux ou trois ardents esprits offensifs – affranchis des éternels comités ».

Ce n'est pas tout à fait juste. Keyes en demande trop, trop vite, à l'armée britannique anéantie. Dans les jours et les mois qui suivent Dunkerque, le pays manque cruellement d'unités de combat entraînées qui peuvent être utilisées pour la nouvelle organisation des raids. Il y a bien quelques bataillons de défense qui gardent des points clés dispersés à travers les îles britanniques, quatre bataillons d'infanterie légère de la Royal Navy, et une organisation des Royal Marines chargée de défendre les installations portuaires, l'Organisation mobile de défense des bases navales (Mobile Naval Base Defence Organisation ou MNBDO). Sinon pas grand-chose.

Ce qu'il a en abondance – malgré l'âge avancé de Keyes (il a soixante-neuf ans) – c'est la combativité, l'enthousiasme et le talent. Les unités de commandos et les compagnies indépendantes, créées dans les jours qui ont immédiatement suivi l'injonction de Churchill, ont attiré, d'une part, un assortiment éclectique d'aventuriers talentueux et, d'autre part, un certain nombre de tire-au-flanc, d'après l'acteur David Niven, rentré de Hollywood pour servir son pays (il est sorti diplômé du Royal Military College de Sandhurst, en 1930, avec le grade de sous-officier d'infanterie écossaise [Highland Light Infantry]). Niven est nommé au MO9, avec Clarke, au début des commandos.

En 1940, Roger (« Jumbo ») Courtney, célèbre chasseur de gros gibier en Afrique et grand amateur de canoë – il a descendu le Nil en canoë, en partant du lac Victoria, et en parcourant une distance de 3 700 kilomètres, avec pour seuls bagages un sac de pommes de terre et une défense d'éléphant, ses seules possessions, hormis les vêtements qu'il avait sur lui et les chaussures qu'il portait à ses pieds – parvient à persuader l'amiral Keyes du potentiel des canoës pour couler des navires ennemis au port, à l'aide de mines magnétiques, qui peuvent être fixées à la main sur leur coque. Il présente un document proposant une attaque depuis la mer à bord

de canoës – des Folbot, qui doivent leur nom au Faltboot, le premier kayak pliable commercialement viable fabriqué par l'Allemand Johannes Klepper, en 1906. Cette proposition essuie un refus, car les bateaux sont trop grands et trop complexes pour être transportés et propulsés par un seul homme. Mais le lieutenant Courtney persiste, faisant la démonstration spectaculaire face à un état-major naval sceptique du bien-fondé de son idée, à savoir que dans certaines circonstances, des navires à l'ancre sont particulièrement vulnérables au sabotage.

À quarante ans, il réussit à nager sans se faire prendre jusqu'au bateau des commandos, le HMS *Glengyle*, mouillé dans la Clyde. Il retire le capuchon de l'un des canons antiaériens comme preuve de son forfait, avant de regagner la côte à la nage. Portant toujours son maillot de bain dégoulinant, il interrompt une réunion d'officiers de marine, lançant mélodramatiquement le chapeau sur la table. À une autre occasion, il trace de grandes marques à la craie blanche sur le flanc d'un bateau pour prouver que des nageurs ou des canoéistes peuvent s'approcher des navires sans être vus et poser des mines contre leur coque.

L'idée de se servir de canoës – le canoë connaît un grand engouement dans l'entre-deux-guerres et devient un sport nautique populaire, à la fois en eau douce et en eau de mer – pour lancer des raids en coup d'épingle contre l'ennemi est déjà venue à plusieurs esprits inventifs au début de la guerre. Le 15 juillet 1940, le lieutenant ingénieur G.M.D. Wright RN du HMS *Triumph*, par exemple, écrit au commandant de la 2nde flottille de sous-marins, sur le HMS *Forth* (un navire-support de sous-marins) en suggérant d'utiliser les fameux canoës pliables Folbot civils, monoplace ou biplace, contre l'ennemi. En plus de transporter une charge pouvant atteindre quatre-vingts kilos, écrit Wright, un canoë peut, dans des conditions optimales, être « envoyé depuis un sous-marin dans un port où des navires ennemis sont censés se trouver [pour provoquer] des dégâts considérables ». Wright énumère les vertus des canoës :

1. Silence complet
2. Pas de silhouette
3. Manœuvrant
4. Un homme entraîné peut ramer à une vitesse de 4 nœuds pendant plus d'une heure
5. Qualités marines dans une mer agitée

6. Une fois pliés, ne prennent pas de place dans un sous-marin.

Les arguments de Courtney et de Wright ont été entendus. Le 2 août 1940, le vice-amiral Max Horton, puis vice-amiral (sous-marins) de l'Amirauté, demande la permission de se procurer un Folbot monoplace pour des essais, qui sont exécutés avec des résultats satisfaisants, au centre d'entraînement des unités de service spécial (les « commandos »), à Lochailort ; et Keyes autorise le second lieutenant Courtney à recruter, non sans confusion, une troupe « Folboat » de onze hommes qui feraient partie du commando n° 8. Trente Folbot sont commandés à leur fabricant, dans l'East End.

En 1941, depuis Malte et Alexandrie, Courtney s'efforce de développer l'art des raids depuis la mer avec un groupe d'hommes des Special Boat Sections (SBS). Lancés depuis des sous-marins en Méditerranée, des petits détachements pagayent vers la côte pour attaquer des terrains d'aviation, des ponts, des routes et des trains, et effectuer des opérations de reconnaissances sur la côte ennemie. On s'interroge alors sur l'efficacité d'opérations similaires contre des cibles en Europe, et le 8 septembre, le directeur adjoint des Opérations Combinées (Bourne) envoie une lettre au brigadier Charles Haydon, commandant de la Brigade de Service Spécial (les Commandos), pour lui demander de mener une étude préliminaire sur les Folbot biplaces et les canots de sauvetage de la RAF.

L'adjoint de Courtney, le capitaine Gerald Montanaro des Royal Engineers, qui commande la 101e Troupe de la Special Boat Section (faisant aussi partie de la Brigade de Service Spécial) basée dans le port de Douvres, est chargé de répondre aux questions suivantes :

1. Dans une mer peu agitée à agitée, quelle quantité d'explosifs (poids et dimensions maxi) peut être transportée en toute sécurité, en plus d'un équipage de deux hommes avec leur équipement personnel, pesant au total 160 kg ?
2. Quelle vitesse de croisière peut être atteinte, à pleine charge, et pendant quelle durée ?
3. Sont-ils capables de remorquer un Folbot ou un radeau transportant des marchandises supplémentaires, et à quelle vitesse est-ce possible dans les conditions de mer citées ci-dessus ?

Pour répondre à ces questions, un engagement rapproché avec l'ennemi était inévitable. La nuit du 12 novembre 1941, une reconnaissance en canoë est entreprise sur la plage des Hemmes, entre Gravelines et Calais. Un torpilleur largue les canoës à deux kilomètres environ de la côte. L'un des deux Folbot chavire dans la houle et le lieutenant Keith Smith est perdu, avant d'être capturé. Puis, la nuit du 11 avril 1942, Montanaro, accompagné du soldat Preece du King's Shropshire Light Infantry, mettent leur Folbot à l'eau depuis un torpilleur, à trois milles du port de Boulogne, pour mener une opération contre l'ennemi.

Leur cible est un cargo allemand, qui doit bien atteindre 4 000 tonneaux, aux cales pleines de minerai de cuivre, comme on n'allait pas tarder à le découvrir. Le canoë transporte huit nouveaux modèles de mines *limpets*, munies de détonateurs à l'acide. Les deux hommes portent des combinaisons de survie « Octopus » doublées de kapok, identiques à celles qui commencent à équiper les pilotes de combat et qui sont conçues pour maintenir un homme à la surface en lui tenant suffisamment chaud pour qu'il puisse survivre dans l'eau pendant vingt-quatre heures. Sous le couvert de l'obscurité, le visage noirci, ils glissent sur l'eau du port lourdement défendu et brillamment éclairé par des projecteurs, pour placer huit mines ventouses sur la coque du navire. À un moment, des Allemands jettent une bouteille de bière dans l'eau qui asperge les deux hommes.

Leur canoë pliable n'est toutefois pas à la hauteur de la mission et est endommagé au cours de l'approche de la cible quand il heurte un bloc de béton immergé. « J'ai ordonné à Preece d'enfoncer son bonnet dans le trou, se souvient Montanaro, et d'amorcer tous les détonateurs chimiques pour nous obliger à attaquer. » Ils constatent qu'ils doivent d'abord gratter les berniques avant que les aimants des mines ne puissent adhérer à la coque. L'une des mines au moins refuse obstinément de se fixer et tombe à la mer. Une fois leur mission accomplie, ils s'enfoncent à nouveau dans la nuit, le Folbot ballottant dangereusement, alourdi par dix centimètres d'eau qui rendent le pagayage épuisant et qui nuisent à la manœuvrabilité de l'embarcation. Les deux hommes réussissent tout juste à rebrousser chemin jusqu'au torpilleur qui les attend et à se hisser à son bord avant que le Folbot ne coule sous leurs pieds. La vedette met alors plein gaz pour rentrer à Douvres. Des photographies aériennes prises le lendemain montrent que la cible a été coulée, mais des renseignements obtenus par la suite indiquent

que les Allemands ont exécuté des Français innocents, pensant que le naufrage était le fait de la Résistance.

2

Une main de fer venue de la mer

Keyes s'efforce tant bien que mal d'obtenir le succès qu'à maintes reprises il a promis aux Opérations Combinées. Mais même ce vaillant vieux de la vieille – parmi tous ses défauts, la prétention est le pire (Ismay le décrit ironiquement comme « le brave des braves ») – ne peut pas faire grand-chose pour organiser la force de frappe offensive, tâche pour laquelle il a été désigné. Dans les huit mois qui suivent sa nomination, aucun raid majeur n'est entrepris puis ceux qui le sont consistent essentiellement en des attaques sur des avant-postes, en périphérie du Reich qui est en pleine expansion. Pourtant, ce n'est pas faute de planification. Dans leur nouveau quartier général de Richmond Terrace (en face de Downing Street), où Keyes a délibérément déménagé la nouvelle organisation des Opérations Combinées, de façon à ce qu'elle puisse s'affranchir de l'influence de l'Amirauté, un chapelet d'opérations ambitieuses est conçu en 1940 et en 1941, la plupart avortées par manque de ressources ou à cause de l'opposition des chefs de service.

Les Opérations Combinées sont considérées, non sans jalousie, par certains membres des services plus traditionnels, comme immatures et prématurées. Les préjudices personnels et les vendettas individuelles jouent un rôle important dans les décisions qui sont prises dans les premières années de son existence. Des plans sont échafaudés pour installer la France libre à Dakar, pour voler les Açores au Portugal, et les Canaries à l'Espagne, ou encore pour s'emparer de l'île italienne de Pantelleria, qui se trouve entre la Sicile et Tunis, et qui peut donc servir de point d'appui pour la défense de Malte. Le major général John Kennedy (directeur des opérations militaires au ministère de la Guerre) affirme aussi, qu'à la fin de 1940, la planification d'un éventuel débarquement sur les côtes de Normandie a déjà commencé, même si tous ou presque s'accordent à dire

que cet événement n'aurait pas lieu avant des années. « À juste titre, [la] politique de raid à cette période de la guerre, explique Kennedy, est de harceler l'ennemi en envoyant de petits détachements sur un vaste front, pour le forcer à maintenir des troupes le long des côtes dans le but de les défendre. »

Trois raids majeurs sont menés par les Opérations Combinées en Europe, en 1941.[5] Lors du premier, en mars, cinq cents commandos, répartis à bord de deux paquebots à passagers néerlandais réquisitionnés, et protégés par cinq destroyers, débarquent sur les îles norvégiennes des Lofoten, prenant les occupants allemands par surprise et détruisant 30 000 hectolitres d'huile de poisson dans des usines qui approvisionnent l'économie de guerre allemande en glycérine. Ils rencontrent peu d'opposition. Les Norvégiens ont d'abord cru qu'il s'agissait d'un exercice allemand, et ils n'ont pas tardé à abreuver les commandos d'ersatz de café. Un jeune subalterne britannique réquisitionne le poste télégraphique allemand de Stamsund et envoie un message adressé à un certain A. Hitler, à Berlin : « Dans votre dernier discours, vous dites que les troupes allemandes attendront les Britanniques où qu'ils débarquent. Où sont-elles ? »

5 En plus des trois raids menés en Méditerranée.

La guerre était encore un jeu pour ce jeune aventurier. En vérité, les Allemands avaient des affaires plus urgentes à régler. Le 27 mars, un coup d'État en Yougoslavie renverse le gouvernement pro-Axe. Une semaine plus tard, la Yougoslavie et la Grèce sont envahies dans une offensive éclair qui, le 17 avril, force la Yougoslavie à se rendre, suivie de la Grèce dix jours plus tard. Le raid sur les îles Lofoten est un événement mineur que les Allemands reconnaissent pour ce qu'il est : le dernier soubresaut d'une nation à l'agonie. Un second raid est mené sur les îles Lofoten fin-décembre 1941.

Ce relatif manque de vigueur n'est pas entièrement imputable à l'organisation balbutiante des Opérations Combinées (ou à Keyes personnellement) qui luttent pour trouver des ressources, pour passer outre les préjugés des services existants, pour surmonter la jalousie des autres officiers incapables de défier la relation de Keyes avec le Premier ministre ou de faire concurrence aux exigences défensives d'un pays qui s'attend à tout moment à un débarquement allemand. Elles n'ont pas non plus les moyens d'affronter l'ennemi en Europe quand la totalité, ou presque, des

capacités offensives terrestres de la Grande-Bretagne, en 1941, sont concentrées en Méditerranée, en Afrique du Nord et au Moyen-Orient.

Les batailles permanentes de Keyes avec les chefs d'état-major finissent par le mener à sa perte. À contrecœur, le Premier ministre est forcé de révoquer son vieil ami et de le remplacer par quelqu'un de moins véhément et de mieux disposé envers les huiles. Il ne va tout de même pas jusqu'à leur demander de nommer eux-mêmes quelqu'un. En tant que ministre de la Défense (et Premier ministre), Churchill se réserve cette prérogative. Il est important que la personne à qui la tâche sera confiée lui soit personnellement loyale, mais pas aux trois chefs de service. C'est ainsi que le jeune, flamboyant, voire agressivement impétueux, capitaine Lord Louis Mountbatten est intercepté à Los Angeles, un jour d'octobre 1941, par le consul britannique brandissant un télégramme urgent. Mountbatten doit rentrer à Londres sans tarder. Il a récemment été nommé capitaine du porte-avions HMS *Illustrious*, en cours de réarmement à Norfolk, en Virginie, après une campagne difficile en Méditerranée. Mountbatten profite de l'occasion pour visiter Hawaii et pour admirer la vaste flotte américaine du Pacifique stationnée en sécurité à Pearl Harbour.

Irrité par ce qui lui semble être la perte de son commandement, Mountbatten obéit aux ordres et prend l'avion de retour. C'est un voyage long et difficile. Fâché de perdre une occasion de commander un bâtiment de ligne, il ne cache pas son mécontentement quand, invité dès son arrivée à venir rencontrer le Premier ministre dans sa résidence de campagne, à Chequers, on l'informe qu'il doit remplacer Keyes. Répondant qu'il préfère commander un navire, Churchill exaspéré le traite d'imbécile : il l'avertit que s'il persiste à vouloir commander un navire, il sera inévitablement coulé tout comme il l'a récemment été au large des côtes de Crête avec le HMS *Kelly* – à la différence que cette fois-ci le bateau coûterait plus cher.

Avoir été coulé une fois (et avoir survécu) pouvait être considéré comme glorieux, mais couler deux fois serait de la pure imprudence. Mountbatten ne reconnaît-il pas la promotion que lui vaut sa nomination de « conseiller » aux Opérations Combinées ?

Malgré ses réserves, Mountbatten accepte. Churchill voit en Mountbatten un homme qui, tout en manquant d'ancienneté militaire et d'expérience du haut commandement, est néanmoins instinctivement soupçonneux envers les comités qui ont contrarié Keyes, peu soucieux des exigences de la procédure, allergique à la bureaucratie et, si l'on considère sa période de

commandement en mer, insouciant du risque de vexer quiconque serait plus conservateur. Il est aussi jeune et soumis, cherchant à plaire plutôt que de se mettre ses chefs à dos, comme Keyes. En résumé, Mountbatten est assez irréfléchi, et pas trop regardant sur les risques, pour faire des raids une réussite.

« Vous allez continuer les raids de commandos, l'informe le Premier ministre, parce qu'ils sont importants pour le moral de ce pays et de nos alliés. Mais la tâche essentielle est de se préparer pour le grand débarquement car, à moins de retourner sur le continent et de battre les Allemands sur leur terrain, nous ne gagnerons jamais la guerre. » Voulant mettre en branle l'empire dont il vient d'hériter, Mountbatten exige deux raids par semaine. Tout est envisageable.

Churchill fait le bon choix. Le cousin du roi est déterminé, passionné et assez vaniteux pour vouloir réussir à son nouveau poste, où – malgré sa réserve initiale – il se met au travail avec enthousiasme. Keyes a perdu la bataille contre les trois chefs d'état-major pour devenir le directeur indépendant d'un quatrième service combiné. Son refus d'accepter d'être rétrogradé au rang de simple « conseiller » du *War Cabinet*, au lieu d'en faire partie intégrante, a inévitablement conduit à son renvoi. Il fait la démonstration de toute sa vigueur et de sa véhémence ; mais ses efforts pour créer un quatrième service ont été vains.

Dans des termes sans équivoque, Churchill explique à Mountbatten ce qu'il attend de lui. À une époque où la perspective d'une invasion de l'Europe occupée est encore un rêve lointain, sa tâche consiste à redonner vigueur au plan qui prévoit le lancement de raids de commandos sur les côtes occupées depuis le nord du golfe de Gascogne, tout en préparant les plans et les forces nécessaires pour un nouveau débarquement en France. De capitaine, il est promu *commodore* (mais reste quand même beaucoup moins gradé que son prédécesseur). Dans une lettre à Ismay, Keyes se plaint à peine deux mois plus tard que les chefs d'état-major ont accordé à Mountbatten tout ce qu'ils lui avaient refusé. Comme Hilary St George Saunders, l'historien des Opérations Combinées, le suggérera, cela s'explique par le fait que Mountbatten, contrairement à Keyes, « n'a pas commis l'erreur d'Icare en voulant s'approcher trop près du soleil ». En transmettant ses responsabilités à Mountbatten, Keyes remarque amèrement : « Dicky, le problème c'est que les Anglais ont perdu toute volonté de se battre. Il n'y a plus d'esprit offensif. Les chefs d'état-major

sont les plus grands lâches que j'ai jamais rencontrés. » En 1941, la responsabilité de l'organisation des raids sur les côtes ennemies repose entre les mains des commandements de l'Armée sur les côtes sud et sud-est. L'idée est que l'Armée doit demander les ressources requises aux Opérations Combinées, puis qu'elle mène elle-même les opérations. Cela ne fonctionne pas bien, faute de coordination et de cohérence stratégique. Par conséquent, peu de raids sérieux ont lieu sur les côtes françaises cette année-là, et les Opérations Combinées constatent que leurs opérations ont tendance à avoir lieu dans les eaux norvégiennes, hors du champ de compétences des commandants en chef régionaux de l'Armée.

À la fin de l'année, une seconde attaque est menée en Norvège occupée, sur les îles de Vaagso et de Maaloy, qui se trouvent entre Bergen et Trondheim, par 570 hommes du Commando n° 3 du colonel Durnford-Slater, avec des éléments de trois autres commandos. Le croiseur HMS *Kenya*, quatre destroyers et deux barges de débarquement, précédés du HMS *Tuna*, un sous-marin de classe « T », arrivent au large des cibles, le matin du 27 décembre, et entament un bombardement préliminaire. Des Hampden, des Beaufighter et des Blenheim de la RAF, à la limite de leur portée après avoir décollé des bases d'Écosse, bombardent les cibles et défendent l'espace aérien pendant sept heures, tandis que les commandos débarquent et détruisent à coup de charges explosives la centrale électrique et les défenses côtières, l'émetteur radio, des usines et le phare. Le raid se caractérise par de féroces combats d'infanterie, qui font 112 victimes britanniques et provoquent la perte de onze avions, tandis que l'ennemi déplore 252 victimes et la perte de neuf navires marchands et quatre bombardiers.

L'opération contribue à développer la compréhension et l'expérience du raid, ainsi qu'à démontrer la valeur du principe du raid : les Allemands pensent que les deux raids menés sur la Norvège cette année-là constituent une tentative pour trouver un point d'accès en vue d'envahir l'Europe, et en réponse à la menace, ils redéploient trente mille soldats en Norvège. Ce raid participe à l'hostilité croissante de Hitler envers la menace des commandos.

Sous la direction de Mountbatten, l'organisation des Opérations Combinées croit rapidement en taille, en capacité et en compétence, le QG de Richmond Terrace passe, à lui seul, de vingt-trois à plus de quatre cents employés, la responsabilité de la planification et de la coordination des raids (mais pas toujours leur contrôle) devenant dans leurs attributions.

Ainsi, le COHQ devient un point névralgique crucial pour la planification des raids qui sont ensuite exécutés par l'organisation de combat qui les a proposés. En mars 1942, Pug Ismay note avec reconnaissance que les méthodes du nouveau chef, Mountbatten, fonctionnent bien, les Opérations Combinées « travaillant en parfait accord avec les départements des services armés et les Home Forces ». Même si d'autres sont moins généreux, notamment ceux qui voyaient midi à leur porte, il n'en reste pas moins vrai que l'arrivée de Mountbatten en tant que *commodore* aux Opérations Combinées (CCO) a dynamisé le COHQ. Son empressement à recruter du personnel hors des rangs habituels des officiers apporte du sang neuf au cœur même des Opérations Combinées. Un mélange remarquablement éclectique d'aventuriers, de scientifiques, d'universitaires et d'écrivains apporte des idées neuves et des suggestions qui sortent des sentiers battus de l'orthodoxie militaire : les nombreux succès techniques de l'Opération Overlord, en juin 1944, sont dus, dans une large mesure, à l'iconoclasme de Mountbatten en 1942. Quand il franchit pour la première fois le seuil de Richmond Terrace, plus tôt cette année-là, le major « Blondie » Hasler, récemment nommé au Centre de Développement des Opérations Combinées, est frappé par l'efficacité du COHQ, et par son hyperactivité.

À peu près au même moment, Mountbatten nomme le brigadier Godfrey Wildman-Lushington, chef d'état-major. Wildman-Lushington, Royal Marine expérimenté, qui a aussi pris du galon comme pilote auprès du tout jeune Royal Naval Air Service, devient, pour ainsi dire, le chef de la planification et le directeur du Comité d'Examen, principal organe décisionnaire, qui décide si les raids et opérations doivent être transmis à Mountbatten (et donc aux chefs d'état-major) pour approbation et finalisation de leur planification. Au sein du COHQ, le Comité de Recherche identifie d'abord les cibles, ou développe celles qui lui sont présentées par des agences extérieures. Dans la section de planification se trouvent le colonel Robert Neville (coordinateur en chef de la planification) et le lieutenant-colonel Cyril Horton. À ce stade de la guerre, les Royal Marines ne sont pas des « commandos » qui appartiennent encore à l'Armée.[6] Ils font néanmoins partie intégrante, avec les commandos et des compagnies indépendantes (formées pour la campagne de Norvège en 1940), de l'élément de combat des Opérations Combinées. Le rôle significatif joué par les Royal Marines dans la planification et le contrôle au

QG des Opérations Combinées leur permet de recevoir leur part de missions opérationnelles.

6 La mise en place de la nouvelle organisation prend du temps. En mars 1941, la « Special Service Brigade » est composée de onze commandos de 390 hommes chacun, soit environ la taille d'un demi-bataillon d'infanterie.

Tandis que les services en uniforme font l'apprentissage du raid, une organisation est spécialement chargée des activités subversives au cœur du territoire ennemi. Le Special Operations Executive (SOE) adopte sa forme initiale en juillet 1940, lorsqu'il est chargé de la planification et de la mise en œuvre de la subversion et du sabotage dans les pays occupés. Dr Hugh Dalton, ministre de la Guerre économique, persuade Churchill de soutenir le principe de sabotage dans les territoires occupés. « Nous devons organiser en territoire occupé des mouvements comparables au Sinn Fein en Irlande, aux guérillas chinoises actuellement à l'œuvre contre le Japon, aux insurgés espagnols qui ont joué un rôle notable dans la campagne de Wellington, déclare Dalton. [Il] faut utiliser des méthodes diverses et variées, comme le sabotage industriel et militaire, l'agitation ouvrière et les grèves, la propagande, des actes terroristes contre les traîtres et les dirigeants allemands, le boycott et les émeutes. » Churchill est d'accord et le nomme immédiatement à la tête du SOE. Toutefois, la nouvelle organisation reste séparée du ministère de la Guerre économique. Dalton hérite d'une petite partie de l'organisation du renseignement militaire du War Office, qui a été établie en 1939 pour analyser la méthodologie des guérillas, ainsi que de la relativement nouvelle Section D du MI6,[7] initialement consacrée au sabotage et à la propagande.

7 Parfois aussi nommée Section IX du MI9.

En 1941, nul n'est certain que la Grande-Bretagne sortira de la guerre en vainqueur, la perspective de la victoire tenant davantage de l'espoir désespéré que d'une éventuelle possibilité. Mais deux facteurs ont changé la donne cette année-là. Le premier est la poussée mégalomaniaque de Hitler jusqu'aux confins de l'Union soviétique, en juin. Le second est l'entrée en guerre des États-Unis, propulsée par l'offensive nipponne dans le Pacifique et en Extrême-Orient. Dans les jours qui suivent l'attaque de Pearl Harbour, le 7 décembre 1941, Churchill monte en grand secret à bord du RMS *Queen Mary*, pour embrasser son nouvel allié. C'est un moment qu'il attend depuis

longtemps, sachant que sans la puissance américaine à ses côtés, ce n'est qu'une question de temps avant que la Grande-Bretagne succombe aussi sous les vagues du tsunami nazi qui a déjà noyé les autres pays du vieux continent dans le sang et la violence.

La rencontre se passe bien, mais les tensions surgissent dès le début. Roosevelt et ses conseillers sont d'accord sur le principe que la défaite de l'Allemagne est prioritaire, mais ils fanfaronnent. D'après eux, l'objectif immédiat est d'inonder l'Angleterre de nouvelles recrues américaines en 1942 (Opération Bolero) en préparation d'un assaut sur la Forteresse Europe en 1943 (Opération Sledgehammer). Churchill n'est pas d'accord. À cette époque, la Grande-Bretagne se bat en Afrique du Nord et elle ne peut pas se permettre de diviser ses maigres forces sur deux fronts. Il faut d'abord vaincre les forces de l'Axe dans le désert, avant de commencer à les combattre sur le continent.

Mais en Europe, l'Angleterre peut continuer à jouer le rôle du moustique. Pendant que l'Amérique mobilise ses forces, les Opérations Combinées, sous la direction de leur nouveau chef dynamique, augmentent l'intensité des raids sur les côtes ennemies – et les Américains connaissent bien Mountbatten. L'importance que le Premier ministre accorde aux raids n'est pas du goût de Roosevelt, qui s'inquiète que cela ne serve qu'à diviser les forces et à réduire l'impact du second front prévu, mais finalement, le point de vue britannique l'emporte. La « politique continentale » de la Grande-Bretagne pour 1942 est « confinée à une série de petits raids », tel que défini par le comité des chefs d'état-major, le 1er juin 1942, « ainsi qu'à un raid de plus grande échelle ». Des raids conséquents entretiennent l'esprit offensif, soutiennent le moral, amènent la guerre chez l'ennemi et servent à préparer l'éventuelle invasion de l'Europe. Alors que la plupart des troupes stationnées dans les îles britanniques sont défensives, les Opérations Combinées se doivent d'être agressivement et distinctivement offensives.

À l'approche du Nouvel An 1942, la planification de ces mini offensives, sous l'œil vif de Mountbatten, s'accélère. D'ailleurs, pour ce qui concerne les opérations terrestres menées par la Grande-Bretagne en Europe, 1942 est l'année des raids éclairs destinés à ensanglanter le nez de l'ennemi et à le maintenir sur le qui-vive. Le Comité d'Examen de Mountbatten évalue un large éventail de projets ambitieux, qui complètent ceux menés avec succès en 1941. Ils ne sont pas tous sur le même modèle. Certains sont minuscules – quelques braves prennent place dans une embarcation légère mise à l'eau

depuis un sous-marin – tandis que d'autres, de bien plus vaste envergure, sont destinés à tester les techniques nécessaires pour lancer, en temps voulu, le débarquement sur le continent. Quelques projets impliquent une approche par parachute, mais la grande majorité sont amphibies. Il s'agit notamment de faire pénétrer un destroyer bourré d'explosifs dans le port lourdement gardé de Saint-Nazaire, et de le faire exploser contre la porte d'écluse de la cale sèche, la seule de Bretagne à pouvoir accueillir le *Tirpitz*, navire de guerre allemand. Parmi les autres idées, on peut citer un raid parachutiste visant à détruire la nouvelle installation de radar allemande à Bruneval, au cap d'Antifer, ainsi qu'un raid de grande échelle sur une ville de la Manche, Bayeux ou Dieppe, peut-être, plus tard dans l'année.

Une grande partie des idées qui transitent par les bureaux du Comité d'Examen dépendent du savoir-faire et du courage de petits groupes d'hommes et leur issue finale est essentiellement déterminée par l'audace. Mais ces projets ne correspondent pas au critère de taille défini en 1940 par Churchill. Pourtant, l'année précédente, on a pu voir plusieurs exemples d'opérations en équipe réduite, avec des résultats variables, mais qui toutes forment un modèle de raids réussis et constituent un précédent pour des raids en coup d'épingle bien organisés du type que Churchill avait initialement détesté.

Après les huit raids effectués en 1941, quinze sont lancés en 1942, conduits ou coordonnés par les Opérations Combinées.[8] Les raids sont exécutés par diverses organisations de combat. Le 27 février, cent vingt hommes, qui viennent tout juste de finir leur entraînement, avec la compagnie C, 2nd bataillon du régiment de parachutistes, dirigé par le major John Frost (qui allait se rendre célèbre deux ans plus tard, en commandant son bataillon sur « un pont trop loin » à Arnhem) sont parachutés sur le Pas-de-Calais pour s'emparer de la station de radar allemande, à Bruneval, à une vingtaine de kilomètres au nord du Havre. Le raid est un véritable succès. Une partie du radar Würzburg est démontée et rapportée en Angleterre, les soldats étant évacués en vedette (MTB ou *motor torpedo boat)*. Le mois suivant, dans un acte de bravoure encore plus spectaculaire, le vieux destroyer HMS *Campbeltown*, bourré d'explosifs, est envoyé contre les portes de la cale de Saint-Nazaire où il explose le lendemain, mettant la cale hors service jusqu'en 1947. Ce raid hasardeux et audacieux, qui s'accompagne d'autres destructions perpétrées par des commandos dans le port, est, comme le décrit l'historien et brigadier C.E. Lucas Philips, sans

aucun doute « le plus grand raid de tous ». Les deux raids sont très médiatisés pour remonter le moral des Anglais.

8 Voir Annexe 3.

Le 19 août, une force composée de six mille hommes et de chars débarque dans le port de Dieppe (Opération Jubilee) dans un raid destiné à tester les principes de l'assaut amphibie. Planifié par les Opérations Combinées de Mountbatten, il se révèle une bien coûteuse leçon. Près de 60 % des soldats qui y participent sont tués, blessés ou faits prisonniers, mais il est clair que ce raid enseigne des leçons utiles qui seront retenues pour l'organisation du débarquement en Normandie deux ans plus tard. Raillé par l'historien officiel canadien pour son plan, Mountbatten réplique : « Il ne fait aucun doute que la bataille de Normandie a été gagnée sur les plages de Dieppe. Pour chaque homme qui est mort à Dieppe, au moins dix ont été épargnés en Normandie en 1944. » Les leçons de Dieppe incluent l'erreur stupide d'attaquer de face un ennemi lourdement défendu, et démontrent la nécessité d'un bombardement aérien et naval pour supprimer les défenses côtières pendant l'assaut.

Ailleurs, sur la rive opposée de la Méditerranée, en 1941-1942, des commandos de toutes sortes prouvent sans équivoque l'efficacité des raids en canoës mis à l'eau à partir de sous-marins. De même, sur les côtes françaises occupées, le raid en coup d'épingle connaît un véritable essor en 1942, surtout en raison du courage d'individus déterminés. Basés dans un manoir élisabéthain réquisitionné, près du port de Poole, les cinquante-cinq hommes de la Small-Scale Raiding Force (SSRF) secrète, qui est sous le contrôle des Opérations Combinées pour la répartition des tâches et sous celui du SOE pour l'administration, et qui opère sous la dénomination de « Commando n° 62 », effectue des raids au cours desquels le voyage initial est fait à bord d'un MTB et les derniers milles jusqu'à la côte sont parcourus en canoë. Dirigée par les officiers de commando que sont le major Gus March-Phillips, le capitaine Geoffrey Appleyard et le lieutenant Graham Hayes, qui ont déjà travaillé ensemble dans une opération réussie de type commando menée plus tôt cette année-là en Afrique de l'Ouest,[9] la SSRF organise avec succès des opérations de reconnaissance armée sur la côte nord de la France. Le MTB qu'ils utilisent est un prototype construit par Thorneycroft, qui atteint une vitesse si extraordinairement rapide (40 nœuds) que l'équipage le surnomme *The Little Pisser*.

[9] *Opération Postmaster.*

Leurs raids sont audacieux, mais ils mettent aussi le feu aux poudres à Berlin, où les succès que rencontre la SSRF dans la conduite d'attaques en coup d'épingle aiguillonnent la fureur de Hitler. March-Phillips est brave, mais son courage s'approche parfois dangereusement de l'inconscience. Le premier raid du 14 août 1942 tue trois Allemands et en blesse six ; le deuxième raid, sur le phare des Casquets, sur l'île d'Aurigny, la nuit du 2 septembre, ramène en Angleterre toute la garnison allemande en pyjama. Une semaine plus tard, un autre raid sur une petite île au large d'Aurigny est aussi couronné de succès. Churchill, dans une conférence faite à Édimbourg, le 9 octobre, décrit les raids comme « une main de fer venue de la mer ».

Mais, la nuit du 12 septembre, la chance du Commando n° 62 tourne. Les onze hommes de l'Opération Aquatint doivent atteindre Sainte-Honorine-des-Pertes sur la côte normande, puis escalader une haute falaise pour attaquer un dépôt de munitions et faire des prisonniers. La première partie du raid se déroule bien, même si les hommes débarquent à quatre kilomètres du lieu prévu. Les bateaux d'assaut pliables, pouvant embarquer douze hommes, sont conçus et fabriqués par M. Fred Goatley (dont le chantier naval se trouve à Cowes, sur l'île de Wight) et ils leur ont été présentés le 3 août de cette année, par le major Blondie Hasler du Royal Marines Boom Patrol Detachment basé à Southsea (nous y reviendrons).

Une fois les bateaux cachés à terre et gardés par l'un des leurs, le groupe d'hommes part en reconnaissance. C'est à leur retour que le désastre se produit. Se retrouvant nez à nez avec une patrouille allemande alors qu'ils se préparent à embarquer sur la plage, ils échangent de nombreux coups de feu au cours desquels des renforts allemands (des hommes qui logeaient sur place) arrivent rapidement sur les lieux. Des canoës sont coulés par les tirs de mitraillettes et le moteur du MTB, sous le commandement d'Appleyard, qui n'est pas descendu à terre à cause d'une précédente blessure au genou, est touché. March-Phillips et deux hommes sont tués sur le coup, tandis que d'autres sont blessés et faits prisonniers. Parmi ceux qui sont descendus à terre, seul Graham Hayes parvient à échapper au sort réservé aux autres, en nageant vers l'Ouest, sur près de trois kilomètres vers le village d'Asnières-en-Bessin. Des membres de la Résistance lui font traverser la France jusqu'en Espagne, mais il est trahi par certains de ses sauveteurs et fusillé à la prison de Fresnes, près de Paris, le 13 juillet 1943. Très endommagé, le

Little Pisser d'Appleyard réussit à rejoindre l'Angleterre avec une balle allemande dans l'un de ses moteurs.

Ce même mois, un raid audacieux est mené sur la centrale électrique de Glom, au nord de la Norvège, qui alimente une usine d'aluminium. L'Opération Musketoon se compose de dix hommes du Commando n° 2 et de deux caporaux norvégiens travaillant pour le SOE. Transportés à bord du *Junon*, un sous-marin de la France libre, les soldats marchent en terrain difficile pour approcher les bâtiments par l'arrière, avant de détruire leur cible. Quatre des hommes parviennent à s'échapper et à rejoindre l'Angleterre, mais huit sont capturés. L'un des Norvégiens – le caporal Erling Djupdraet – meurt des suites de ses blessures trois jours plus tard. Les captifs sont d'abord amenés au château de Colditz, avant d'être escortés, en civil, au camp de concentration de Sachsenhausen près de Berlin.

Entre-temps, sous le commandement d'Appleyard, la SSRF lance un raid sur l'île de Sark, la nuit du 3 octobre 1942, au cours duquel plusieurs prisonniers allemands sont capturés et attachés ensemble pour faciliter leur acheminement jusqu'en Angleterre. Mais dans l'échange de coups de feu qui s'ensuit, tous les prisonniers sont tués sauf un. Quand la nouvelle arrive à Berlin que des commandos britanniques ont délibérément massacré des prisonniers captifs, Hitler réagit avec fureur. Le 7 octobre, il rédige personnellement une note, qui est publiée dans le communiqué quotidien de la Wehrmacht : « À l'avenir, toutes les troupes britanniques et leurs complices de terreur et de sabotage, qui n'agissent pas en soldats mais en bandits, seront traités comme tels par les troupes allemandes et seront impitoyablement éliminés pendant la bataille, où qu'ils apparaissent. » Puis, le 18 octobre, ces instructions sont formalisées dans un ordre secret que Hitler rédige sur le futur traitement des commandos ennemis capturés.

L'infâme *Kommandobefehl*,[10] dont la diffusion initiale est limitée à douze exemplaires, ordonne l'exécution de tous les commandos alliés rencontrés par les forces allemandes en Europe et en Afrique, même si les hommes portent l'uniforme ou s'ils tentent de se rendre. Tout individu ou groupe de commandos capturé par les forces allemandes doit être remis immédiatement au Sicherheitsdienst (les services de sécurité de Himmler ou SD[11]) pour « annihilation ». L'ordre indique clairement que le refus d'exécuter ces ordres que ce soit par un commandant ou un officier serait considéré comme un acte de négligence passible de la cour martiale.[12] Le

19 octobre, le chef d'état-major de la Wehrmacht, le colonel général Alfred Jodl, en distribue d'autres exemplaires, assortis d'une annexe indiquant que l'ordre est uniquement « destiné aux commandants et ne doit en aucun cas tomber entre les mains de l'ennemi ».

10 Voir Annexe 1.

11 Le SD est le service de renseignement des SS et des nazis, à ne pas confondre avec l'Abwehr (qui est le service de renseignement des forces armées), ni avec la Gestapo, qui est la Geheime Staatspolizei (ou GIS), la police secrète d'État de l'Allemagne nazie. Le totalitarisme nourrit ces organisations comme des virus. Ils opèrent tous trois en France.

12 Le Kommandobefehl est signé par le maréchal Keitel au nom de Hitler, ce qui lui vaut la peine de mort à Nuremberg.

Quatre jours plus tard, à Sachsenhausen, les sept survivants de l'Opération Musketoon sont exécutés conformément à ces ordres. Peu avant l'aube du 23 octobre, ils sont tués d'une balle dans la nuque et leurs corps sont immédiatement incinérés. D'autres membres des commandos capturés par les Allemands sont traités sans aucune pitié et ils se voient refuser la protection fondamentale prévue par la Convention de La Haye, signée en 1909 (et par la troisième Convention de Genève, de 1929) dont l'Allemagne est signataire.

À l'époque où ils sont déployés, les Royal Marines de l'Opération Frankton ne se doutent pas du danger qui les menace s'ils tombent entre les mains de l'ennemi. S'ils venaient à être capturés, ils seraient éliminés comme de la vermine, sans jouir de davantage de droits que les francs-tireurs haïs de la guerre franco-prussienne, ou les partisans que les Allemands rencontrent en grands nombres à l'Est. S'ils l'avaient su, il est probable que davantage d'attention aurait été accordée à l'importance de maintenir les saboteurs en fuite hors d'atteinte de l'ennemi.

Malgré tous ces raids, minuscules en comparaison à la gigantesque vague qui balaye l'est de l'Europe et l'Afrique du Nord, 1942 reste une *annus horribilis* pour l'Angleterre que seuls ceux qui ont foi en la rédemption ultime de la Grande-Bretagne reconnaissent comme étant le point culminant des ambitions et des conquêtes militaires allemandes. Entre-temps, l'organisation des raids, petits et grands, associée à l'escalade de l'offensive aérienne, se doit de continuer. C'est par la « main de fer venue de la mer » que l'Angleterre assiégée peut démontrer à son peuple que la guerre peut être gagnée, aux peuples assujettis d'Europe que leur cauchemar va finir un

jour et à ses propres planificateurs qu'une offensive amphibie à grande échelle peut réussir sur les côtes de France.

3

Bordeaux

La prise de la côte Atlantique française revêt une signification considérable pour l'Allemagne. À ce sujet, le commandant en chef des sous-marins de la Kriegsmarine, l'amiral Dönitz, fait remarquer, en juin 1940, qu'elle annonce une « considérable amélioration de notre position stratégique dans la guerre des mers » et permet – en reprenant ses mots – à la « bataille de l'Atlantique » de commencer. Alors que Bordeaux ne peut s'enorgueillir d'avoir ni port en eau profonde, ni gros chantiers navals, et qu'il n'y a pas assez de hauteur d'eau pour accueillir les navires de guerre et les croiseurs qui doivent se tourner vers les ports de Bretagne (comme Brest, Saint-Nazaire et Lorient), la ville est néanmoins idéale pour les cargos et les corsaires rapides, qui peuvent vaquer à leur commerce de contrebande et filer vers des océans voisins.

C'est aussi un port relativement sûr pour réceptionner les équipages transbordés, qui ont capturé des hommes lors des raids, avant de les envoyer dans un camp de prisonniers en Allemagne. La première de ces cargaisons arrive le 29 avril 1941, quand le Canadien SS *Canadolite*, arraisonné par le corsaire *Kormoran*, accoste avec son équipage enrôlé de force, en même temps que le SS *British Advocate*, jaugeant 7 000 tonneaux, qui a été arraisonné par le croiseur lourd *Admiral Scheer*, au large des Seychelles, en février. Le 12 mai, le SS *Speybank*, arraisonné par le corsaire allemand *Atlantis*, dans l'océan Indien, en janvier, arrive à Bordeaux avec son équipage mobilisé de force. Le 23 août, c'est au tour du corsaire allemand *Orion* d'entrer au port après une patrouille de 510 jours, recherchant le sanctuaire de la Garonne après son long voyage.

Comme le port de Bordeaux se trouve à une centaine de kilomètres dans les terres, au fond de l'estuaire de la Gironde, il est considéré comme étant à l'abri de tout, sauf des attaques aériennes. Mais, la Garonne est un fleuve

capricieux, surtout pour les petits navires, à cause des bancs de sable qui se déplacent et des dangereux courants contraires. En 1940, Bordeaux est doté de trois ensembles d'installations portuaires : l'ancien quai des Douanes qui se trouve au cœur de la ville et qui s'étend jusqu'au vieux pont de pierre, construit sous Napoléon, ainsi que des quais en eaux plus profondes, à Bassens, à trois kilomètres en aval. Près du quai des Douanes se trouve l'écluse de Bacalan qui ferme des bassins où est construite la base sous-marine en 1940-1941. Les Italiens y conduisent quelques-uns de leurs sous-marins après leur entrée en guerre le 10 juin 1940, car la base offre un accès sans commune mesure à la manne providentielle des routes commerciales de l'Atlantique et une occasion pour la Regia Marina Italiana (la marine royale italienne) de récolter un peu de gloire dans la guerre. Les trois premiers (sur les vingt-trois) sous-marins du 11e Gruppo Italiano del Fero Subaequeo in Atlantico arrivent à Bordeaux en septembre 1940, le premier à en repartir (le *Malaspina*) va effectuer une mission de patrouille anticonvoi le 9 octobre.[13]

13 En septembre 1941, les Allemands commencent à construire de gigantesques bassins pour leurs U-boots à Bacalan. La base sous-marine entre en service en janvier 1943. Les bassins indestructibles sont toujours là aujourd'hui.

C'est pour cette raison entre autres que Bordeaux intéresse la Grande-Bretagne. Tentant de couper les vivres de l'Allemagne depuis l'étranger et de stopper toute contribution à son économie de guerre, le gouvernement britannique instaure, le 4 septembre 1940, le blocus des ports français, en y interdisant tout commerce. Ce n'est pas un blocage physique comme ceux qui caractérisent l'ère pré-sous-marine. Les navires marchands neutres qui portent secours à l'ennemi vont être identifiés et interceptés en haute mer. Dès novembre 1940, le sous-marin HMS *Talisman*, avec Dick Raikes comme premier lieutenant, arraisonne le bateau de pêche français *Le Clipper*, dans le golfe de Gascogne, près de Lorient. Le navire de quarante tonneaux est ensuite utilisé pendant quelque temps pour observer les mouvements des U-boots au large de l'estuaire de la Gironde.

Les installations portuaires et les réservoirs de carburant de Bordeaux sont régulièrement la cible de raids de la RAF, dès les mois d'octobre et de novembre 1940, tout comme les parages de l'embouchure de l'estuaire, à une centaine de kilomètres au nord-ouest. En février 1941, des mines aériennes sont posées par la RAF dans l'estuaire de la Gironde pour

entraver la navigation, et en avril, une série de bombardements détruisent environ 100 000 tonnes de pétrole au Bec d'Ambès (là où les eaux de la Garonne et de la Dordogne se rejoignent) et à Pauillac (à une vingtaine de kilomètres au nord, sur la Gironde), qui constituent une proportion substantielle des réserves françaises d'hydrocarbures (mi-1941, le ministère de la Guerre économique estime ces réserves à quelque 500 000 tonnes). Puis, en octobre de cette même année, la RAF bombarde pour la première fois les quais de Bassens, même si le risque que des bombes frappent des cibles innocentes signifie que l'attaque par les airs est l'option la moins privilégiée par les planificateurs britanniques. La Royal Navy tente aussi d'empêcher les navires marchands d'entrer dans l'estuaire, mais à cause de la pression considérable qu'elle subit dans la bataille de l'Atlantique, de nombreux bâtiments passent entre les mailles de ses filets. En mai 1941, des photographies de reconnaissance de la RAF confirment l'arrivée dans le port du SS *Portland*, navire de 7 000 tonneaux, en provenance de Talcahuano, au Chili. Le même mois, le navire italien moderne, le MV *Fusijama* (6 244 tonneaux), signalé pour la dernière fois à Yokohama, brise aussi le frêle blocus pour s'amarrer à Bordeaux.[14]

14 Le Fusijama est sabordé dans la Gironde le 12 août 1944.

Les navires accostent aussi en provenance d'Espagne, transportant de grosses quantités de minerai de fer extrait des mines espagnoles. Les rapports de renseignement britanniques estiment que pour cette année, et jusqu'à la fin février 1942, environ 250 000 tonnes de minerai sont acheminées par bateau d'Espagne jusqu'en France occupée, une grande partie transitant par Bordeaux. Dans la synthèse hebdomadaire du War Cabinet, il est noté que six « relativement gros bateaux, représentant plus de 21 000 tonneaux au total, et un grand nombre de petits caboteurs [sont] engagés dans ce commerce ». Ce mois de mars, environ 37 000 tonnes de minerai de fer sont transportées par les plus gros navires et 35 000 tonnes par les caboteurs. En mars 1943, un rapport d'un agent de renseignement britannique à Bordeaux note que « quatre petits cargos d'entre 1 000 et 2 000 tonneaux, et plusieurs petits bateaux de pêche français transportent du carburant depuis l'Espagne ».

Bordeaux est aussi au centre d'une importante région industrielle, c'est une plaque tournante ferroviaire qui s'étire vers l'Est, jusqu'au centre de la France, et de là, vers l'Allemagne, et vers le Sud, en direction de l'Espagne.

Le port et les installations portuaires, comme une grande partie de la France occupée et non-occupée, sont alimentés en électricité par un poste de transformation électrique, situé à Pessac, dans la banlieue sud-ouest de Bordeaux (le long de la ligne de chemin de fer qui mène en Espagne), qui fournit aussi en électricité la base sous-marine de Bacalan.

En 1941, le SOE définit Pessac comme cible d'une opération portant le nom de code Joséphine « B ». La nuit du 10 mai, trois Français du Bureau central de renseignement et d'action (BRA) prêtés au SOE pour l'opération et placés sous le commandement de l'adjudant Forman MC, sont parachutés sur Bordeaux pour la reconnaissance du poste de transformation. Une fois l'attaque terminée, ils doivent être récupérés sur la côte, le 20 mai, par un sous-marin. Au premier examen de la cible, les hommes sont plutôt découragés, car le site est étroitement gardé et entouré d'une clôture électrique. Cela fait prendre du retard à l'opération et le groupe manque le rendez-vous prévu avec le sous-marin. Résignés, les hommes se rendent à Paris, où ils parviennent à entrer en contact avec le sergent Joël Le Tac, membre du BRA détaché au SOE, que l'adjudant Forman a dû laisser sur place après une opération de reconnaissance en Bretagne, au mois de mars dernier. Les quatre hommes font une nouvelle évaluation de la cible, avant de lancer une attaque particulièrement réussie, dans la nuit du 7 juin. Six des huit transformateurs sont détruits et les saboteurs parviennent à s'échapper.

Des rapports indiquent par la suite que des saboteurs locaux sont tenus pour responsables par les Allemands. Deux cent cinquante personnes sont arrêtées, la région doit payer une amende d'un million de francs et douze soldats allemands sont fusillés pour négligence. Londres apprend la nouvelle le 19 juin, par le biais du premier émetteur radio secret du SOE en France,[15] et Hugh Dalton transmet l'information à Churchill, le 25. « Nous pouvons considérer comme pratiquement certain que trois [*sic*] hommes entraînés, largués par avion, ont réussi à détruire une importante cible industrielle », écrit Dalton triomphalement à propos du premier succès opérationnel du SOE en France occupée. « Cela indique que plusieurs cibles industrielles, surtout si elles ne couvrent qu'une très petite surface, sont plus efficacement attaquées par les méthodes du SOE que par un bombardement aérien. »

15 La radio et son opérateur (Georges Bégué) ont été parachutés à Châteauroux, en Zone libre, le 5 mai 1941.

Ayant raté leur bateau, les saboteurs sont contraints de rentrer en Angleterre par leurs propres moyens. Voyageant vers le Sud, Forman, Le Tac et un autre homme parviennent à traverser la France jusqu'à l'Espagne où l'équipe du consul britannique les aide à rejoindre Gibraltar, d'où ils regagnent la Grande-Bretagne en août. Ils ont l'avantage d'être Français et donc de pouvoir se mêler en toute discrétion à la population locale. C'est bien plus difficile pour des fuyards et des évadés d'autres origines.

Bien avant l'entrée en guerre du Japon en décembre 1941, le Pacte tripartite[16] prévoit l'échange de ressources stratégiques et de produits manufacturés entre l'Europe et l'Extrême-Orient dans un commerce que les Japonais nomment *Yanagi*. En 1939, la déclaration de guerre ferme automatiquement de nombreux marchés aux belligérants, et la situation est aggravée par l'invasion de l'Union soviétique par l'Allemagne en juin 1941 et, six mois plus tard, par l'arrivée dans le conflit, qui se mondialise de plus en plus, des États-Unis après les attaques, début décembre 1941, sur leurs territoires dans le Pacifique et au sud de la mer de Chine. L'Allemagne a besoin de matières premières, comme du caoutchouc, de l'étain, du tungstène, du molybdène, du chanvre, des peaux et des huiles végétales (comme de l'huile de noix de coco), que le Japon, et les territoires qui viennent d'être conquis par les Nippons, possède en abondance. En revanche, le Japon manque de certains métaux essentiels, d'articles manufacturés et de procédés techniques que possèdent l'Allemagne et, à moindre échelle, l'Italie.

16 Signé à Berlin, le 27 septembre 1940 entre l'Allemagne, l'Italie et le Japon.

Le programme est initialement conçu à Berlin. Ce commerce utilise la voie de chemin de fer du Transsibérien et la route maritime qui passe par le cap de Bonne-Espérance, jusqu'à ce que l'invasion de l'Union soviétique barre l'accès au premier moyen de transport. Entre 1939 et juin 1941, quelque 452 735 tonnes de matières premières, dont 28 542 tonnes de caoutchouc, sont transportées depuis l'Extrême-Orient, à travers l'Union soviétique, par chemin de fer jusqu'en Allemagne. Il n'y a maintenant pas d'autre choix que d'emprunter la voie maritime. Vingt-quatre bateaux participent au commerce Yanagi. Ils sont soit d'origine allemande, soit pris comme butin ; les quelques bateaux italiens passent aussi sous contrôle allemand. Les Nippons, au début au moins, sont des partenaires réticents, comme le prouvent les échanges radio diplomatiques interceptés.

En septembre 1942, un message diplomatique japonais indique que l'attaché commercial allemand à Tokyo s'est plaint aux Japonais que (1) comme le Japon a mis du temps à signer le pacte d'approvisionnement de l'Allemagne en caoutchouc, le chargement des navires du Yanagi sera probablement retardé ; (2) le Japon n'autorise pas la présence des Allemands lors du chargement des navires du Yanagi à Singapour ; (3) l'offre nipponne d'approvisionner les navires en carburant ne fonctionne pas correctement ; et (4) le Japon propose de remplacer par de la coprah l'huile de noix de coco initialement promise, que les navires citernes allemands ont été envoyés chercher. Malgré tout, les Japonais ne tardent pas à transmettre leurs exigences à leurs nouveaux amis nazis, bien que la nature de la première demande – 1 000 000 de tonnes d'acier, ainsi qu'une quantité non précisée d'aluminium – choque Berlin par sa démesure. Si l'acier avait été disponible (ce qui n'était pas le cas), la quantité aurait demandé au moins 160 voyages, étant donné la taille des bateaux de transport. Quoi qu'il en soit, Berlin considère que l'échange de coprah contre de l'acier n'est pas très équitable.

L'arrivée, le 4 avril 1941, du SS *Ermland*, un cargo de 6 528 tonneaux de la ligne Hambourg-Amérique,[17] commandé par le capitaine Krage, après avoir quitté Kobe en décembre 1940, marque la première utilisation du port de Bordeaux comme terminus européen du commerce Yanagi. Six semaines plus tard, le 20 mai, le SS *Dresden* accoste, avec à son bord les prisonniers capturés par le croiseur *Atlantis*, et le 27 juin, le *Regensburg* arrive à Bordeaux depuis le Mandchoukouo. Il s'ensuit une période assez calme interrompue par la première bordée de briseurs de blocus qui remontent la Gironde après leur long voyage de retour d'Extrême-Orient, avec l'*Himalaya* et l'*African* en tête, le 29 août.

17 L'Ermland est rebaptisé le Weserland. Il disparaît lors du voyage de retour du Japon, en 1944.

Le 10 septembre 1941, l'*Anneliese Essberger* traverse le golfe de Gascogne après un voyage qui l'a mené jusqu'en mer de Chine, son équipage scrutant anxieusement le ciel guettant des d'avions de reconnaissance de la RAF ou de la fumée sur l'horizon qui signalerait la présence d'un destroyer en maraude. Mais ce navire atteint sans encombre le sanctuaire de la Gironde. Plus tard ce même mois, le *Rio Grande* quitte Bordeaux pour le Japon et, au cours des deux mois suivants, deux autres cargos, le *Kulmerland* et le *Burgenland*, arrivent du Japon. Par conséquent,

entre la fin du mois d'août et le mois de novembre, Bordeaux enregistre cinq arrivées et deux départs, ce qui pique la curiosité des espions, qui observent le fleuve en toute quiétude et indépendance, et qui transmettent immédiatement leurs informations à Londres. En plus du trafic Yanagi, d'autres navires transitent par Bordeaux : le corsaire allemand *Thor* arrive le 17 décembre et repart pour sa seconde patrouille le 14 janvier 1942 ; le corsaire *Michel* part en patrouille depuis la Gironde le 20 mars 1942. Dans les treize mois qui suivent l'arrivée de l'*Ermland*, en avril 1941, ce sont 75 000 tonnes de matières premières (donc 25 000 tonnes de caoutchouc brut) qui transitent par le quai des Douanes et le port de Bassens, transportées par douze bâtiments (sur les seize qui quittent les eaux japonaises, quatre sont perdus à cause d'ennemis croisés en route), ainsi que de grandes quantités d'étain et de tungstène. Six bateaux transportant 32 540 tonnes de marchandises, dont des moteurs et des produits chimiques, font sans encombre le voyage en sens inverse.

Les informations transmises à Londres concernant le trajet des forceurs de blocus sont confirmées par des photographies aériennes et par des renseignements interceptés. La reconnaissance photographique de la RAF est particulièrement efficace pendant l'automne 1942. Elle révèle non seulement l'immatriculation des bateaux et des sous-marins dans la Gironde et dans la Garonne, mais aussi leur tonnage, ainsi que les mouvements des navires le long des côtes bretonnes et du golfe de Gascogne. Un rapport daté du 22 juin 1942 dénombre vingt-deux sous-marins à Bacalan, tous identifiés par des reconnaissances aériennes. Les États-Unis brisent le code du trafic radio diplomatique japonais, en 1940, et partagent cette information avec la Grande-Bretagne au début de la guerre en Extrême-Orient et dans le Pacifique, en décembre 1941. Le baron Hiroshi Ōshima, ambassadeur du Japon à Berlin, se rend plusieurs fois à Bordeaux et, même s'il paraît peu probable qu'aucun des réseaux d'espionnage en Gironde ne soit au courant, ces visites font l'objet d'échanges détaillés entre Berlin et Tokyo, messages qui sont rapidement transmis au service de cryptographie du gouvernement (Government Code and Cypher School ou GC&CS) à Bletchley Park.[18] Fin 1942, la Grande-Bretagne parvient à déchiffrer le code Enigma utilisé par la marine allemande, ce qui lui permet d'obtenir des informations précises sur les mouvements des navires et sur leurs cargaisons.

18 Tous les télégrammes d'Ōshima sont interceptés par les Américains, ce qui représente 75 messages environ pendant onze mois de l'année 1941, et une centaine en 1942, et ce, jusqu'à la fin de la guerre.

Les renseignements en provenance de Bordeaux sont jugés du plus haut intérêt par le ministre de la Guerre économique, Lord Selborne, qui y voit la possibilité d'interdire la Gironde aux briseurs de blocus. Selborne fait pour la première fois état du trafic aux chefs d'état-major dans une note de service datée du 21 mars 1942, puis il développe davantage le sujet dans une lettre datée du 9 mai et adressée au Premier ministre, le pressant d'agir contre les cargos rapides qui brisent le frêle blocus que la Royal Navy s'efforce de mettre en place le long de la côte Atlantique. D'après des preuves fournies par plusieurs organisations secrètes œuvrant à Bordeaux à l'époque[19], et corroborées par des photographies de reconnaissance aérienne de la RAF, entre septembre et décembre 1941, il est clair que ces navires transportent du caoutchouc et de l'étain en Europe depuis Singapour et Saigon, avec l'entremise des nouveaux propriétaires des anciennes colonies britanniques (perdues en février 1942), et en vertu du fait que le Japon est devenu l'allié de l'Allemagne dans l'alliance de l'Axe. La perspective de la mise en place de relations commerciales entre ces deux pays, apportant de précieuses matières premières à l'Allemagne en guerre et lui offrant en retour des débouchés pour ses produits manufacturés, alarme Londres. « Parmi les principales carences de l'Allemagne », écrit Selborne :

19 Voir le chapitre 4.

[Il y a] le caoutchouc, le tungstène, l'étain, le chanvre, les peaux et les huiles végétales… Un approvisionnement total de 100 000 tonnes (soit 15 navires) couvrirait les besoins essentiels dans les trois premiers et apporterait une précieuse contribution aux autres. Les besoins des Japonais en Europe consistent essentiellement en machines de haut niveau technologique (certaines attendent d'être expédiées depuis juin 1941) ; en roulements à billes ; prototypes d'équipement naval, militaire et aérien ; en petites quantités de produits chimiques spéciaux ; en plans et modes d'emploi d'usines et de processus industriels ; et en experts.

Au fil des mois, un tableau un peu plus complet parvient à être dressé, prouvant que le commerce entre Bordeaux et l'Extrême-Orient suffit probablement à couvrir les besoins en caoutchouc de l'Allemagne en guerre, et permet probablement aussi de fournir des approvisionnements en

d'autres matières premières, comme le tungstène. Selborne écrit à trois reprises au Premier ministre, les 22 juin, 5 août et 9 septembre, pour l'alerter sur les activités des forceurs de blocus à Bordeaux.

Selborne évoque aussi l'affaire auprès d'Anthony Eden, le secrétaire aux Affaires étrangères, le 15 juillet 1942, faisant écho de ses préoccupations et demandant que soit donnée l'autorisation de mettre sur pied, en priorité, une « attaque de grande échelle par la RAF sur les terminaux portuaires ». Il fait remarquer que les briseurs de blocus « doivent transporter des cargaisons dont l'Allemagne et le Japon ont le plus urgemment besoin ». Il est supposé que l'Allemagne n'aurait aucun scrupule à échanger des secrets technologiques, comme ceux de la nouvelle défense aérienne Freya ou des radars Würzburg, contre des matières premières diverses et variées. Tout en reconnaissant la force de ces arguments, Eden n'en soulève pas moins des objections dans son courrier du lendemain : « Je ne connais pas suffisamment la disposition du port et des usines pour être capable d'émettre une estimation des pertes parmi les populations civiles que cela impliquerait. »

Il est évident qu'une réaction militaire est indispensable, et le gouvernement expose le problème aux chefs d'état-major. À deux reprises, le secrétaire du Comité des chefs d'état-major prépare des notes à ce sujet, les 9 mai et 22 juin, en concluant que la tâche est du ressort du QG des Opérations Combinées. Il est évident qu'une opération de grande envergure contre Bordeaux exigerait une force considérable, équivalant probablement à trois divisions, et monopoliserait une grande partie des ressources déjà affectées à l'assaut amphibie en Afrique du Nord. On pense que la tâche pourrait être plus facilement exécutée sous la forme d'un raid. Le Comité d'Examen étudie les conditions début juillet, mais considère que la tâche est probablement trop ardue eu égard aux moyens disponibles.

Un avantage de l'amorçage d'une réflexion à propos de l'exécution d'une opération à grande échelle sur Bordeaux, du type de celle qui allait être lancée en août sur Dieppe, est le déploiement d'une reconnaissance extensive de la Gironde et de la Garonne qui a lieu au cours des mois précédents. Depuis quelque temps déjà, l'équipe chargée de la planification au COHQ garde un œil sur l'estuaire et sur le fleuve, produisant une analyse topographique détaillée du fleuve en prévision d'éventuelles opérations terrestres sur la région, au moins depuis le 3 mars 1942. Avec au minimum une opération de grande envergure prévue, diverses alternatives

sont brièvement étudiées le 27 juillet dans un document du commandant Unwin RN au Comité de Recherche du QG des Opérations Combinées. Parmi ces possibilités, il y a le bombardement du port par la RAF, la pose aérienne de mines dans le fleuve, et le débarquement de commandos par sous-marin ou par canoës. Les ressources pour lancer quoi que ce soit de plus grande envergure ne sont tout bonnement pas disponibles dans l'arsenal britannique de l'époque. La réponse du Comité de Recherche ne laisse pas beaucoup d'espoirs : le bombardement mettrait la vie de civils innocents en danger ; le minage par la RAF manque notoirement de précision et ne résulte pas « en une diminution notable du nombre de bateaux… empruntant le fleuve » ; il n'y a pas assez de sous-marins disponibles pour mener un raid de grande envergure et un raid en Folbot n'est envisageable que s'il est conjugué à un raid aérien.

Il ne semble pas y avoir de réponse toute faite au problème de Bordeaux. En partie parce que la solution n'est pas évidente, les Opérations Combinées ne réagissent pas immédiatement au rapport d'Unwin, mais cela ne signifie pas pour autant que le problème des briseurs de blocus est oublié, en grande partie à cause de l'insistance de Selborne, qui prépare un autre courrier au comité le 7 août. Dans sa lettre, il étudie les parades possibles. « Pas un jour ne passe sans que je voie des preuves irréfutables de la détermination des deux pays [l'Allemagne et l'Italie] à exécuter leur programme [qui brise le blocus] », écrit-il dans sa missive datée de deux jours plus tôt. Il est impossible d'attaquer les navires par les airs dans l'Atlantique Sud à cause du manque d'appareils adaptés (américains ou britanniques), même si Unwin exhorte à envisager de combiner les patrouilles anti-sous-marines aéroportées dans l'Atlantique avec les opérations sur les navires. « Si des actions pouvaient immédiatement être entreprises, conclut-il, il ne serait peut-être pas trop tard. »

Sans en avertir les Opérations Combinées, une organisation commence toutefois à réfléchir à une solution au « problème de Bordeaux », en secret et sans en informer leurs collègues de Richmond Terrace : cette organisation, c'est le SOE. Dans les jours qui suivent le rapport d'Unwin, un Mauricien d'origine française, Claude de Baissac (nous en reparlerons), se prépare à partir en mission à Bordeaux pour remplacer un agent du SOE qui s'y trouve déjà, Robert Leroy, avec des instructions explicites de surveillance des briseurs de blocus.

L'une des seules solutions envisageables au problème posé par la présence de corsaires et de briseurs de blocus est le largage aérien de mines marines par la RAF. En avril 1941, celle-ci a commencé à poser des mines aériennes au large de Brest, de Lorient et de Saint-Nazaire, pour contrer la menace majeure posée par l'arrivée potentielle de cuirassés de poche de la Kriegsmarine, mais également au large de la Gironde. Le 7 mars 1942, le commandement des bombardiers de la RAF envoie dix-sept avions en opérations nocturnes de pose de mines sur la côte Atlantique, qui ont lieu du 17 au 23 mars, et lance une autre attaque le 25. La pose de mines est ensuite effectuée à deux reprises en avril (45 avions), une fois en mai (48), suivie par une intensification des efforts en juin et en juillet, quand, 210 avions sont à l'œuvre dans sept opérations. Alors que la plupart de ces opérations sont effectuées plutôt au Nord, quelques-unes emploient des appareils Hampden, Whitley, Stirling, Wellington et Lancaster pour la pose de mines dans l'embouchure de la Gironde. Pourtant, les efforts semblent peu récompensés en retour, car les briseurs de blocus et les corsaires ne semblent pas être trop gênés de traverser la Garonne et la Gironde en toute sécurité.[20]

20 En tant qu'arme offensive, les mines marines larguées par avion sont pourtant très efficaces pendant la Seconde Guerre mondiale. La RAF pose 48 158 mines dans les eaux ennemies et coule 545 navires marchands et 217 bâtiments de guerre. Plus de 20 000 mines supplémentaires sont posées par des navires de surface et des sous-marins.

Le déminage est une opération fastidieuse, mais comme le chenal de navigation dans la Gironde est étroit, son nettoyage est d'autant plus rapide. Durant les nuits du 14 juillet et du 5 août 1942, des bombardiers Halifax du 83e escadron de la RAF larguent à nouveau des mines dans la Gironde – le journal local, *La Petite Gironde*, ne cache pas sa colère face à la menace que cela représente pour la population civile française. Néanmoins, la pratique irrite les défenseurs. Les Allemands sont contraints de déminer quotidiennement l'embouchure de l'estuaire et le chenal principal du fleuve. Début 1943, Claude de Baissac rapporte que les Allemands ne prennent pas la menace des mines à la légère : l'estuaire est constamment fouillé, tâche dont sont chargées deux corvettes au moins. « L'une d'elle explosa récemment. »

Le 5 août 1942, l'arrivée à Lorient du sous-marin japonais I30 (« Fleur de cerisier ») pour une escale de dix-neuf jours, après une patrouille menée sans encombre dans les océans Indien et Atlantique, donne une nouvelle

dimension au commerce Yanagi. Avec à son bord un équipage composé du commandant Endo et de 108 hommes, le sous-marin transporte 1,5 tonne de mica (utilisé dans la production de condensateurs) et 660 kg de gomme-laque (utilisée en électricité). Tandis que le bâtiment se prépare pour son voyage de retour, Endo et son équipe vont à Berlin où ils rencontrent Hitler, en passant par Paris où ils vont admirer la tour Eiffel et les Champs-Élysées. À son départ, le 22 août, le I30 a à son bord un radar Würzburg de défense aérienne (du même type que celui qui a été saisi lors du raid de Bruneval en février 1942), les derniers modèles de torpilles aériennes, des torpilles électriques, un calculateur pour torpilles, 240 contre-mesures pour les sonars Bold, des fusées et des bombes planantes, des canons antichars, des directeurs d'artillerie antiaérienne Zeiss, des canons AA 20 mm, des diamants industriels d'une valeur estimée à un million de yens et cinquante machines « T-Enigma » top-secrètes. Un mois plus tard, l'I30 passe sans encombre le cap de Bonne-Espérance et les agences de presse allemandes annoncent qu'un sous-marin japonais a rejoint les U-boots opérant dans l'océan Atlantique.[21]

21 L'I30 coule au large de Singapour, le 13 octobre 1942, après avoir heurté une mine britannique. Le radar Würzburg est perdu.

Pendant ce temps-là, la reconnaissance aérienne britannique de la Gironde est menée selon un rythme hebdomadaire, car la section des mouvements de cargaison à l'Unité d'interprétation centrale de la RAF, à Medmenham, près de Marlow, dans le Buckinghamshire, réunit une documentation complète sur tous les navires marchands allemands de plus de 2 500 tonnes. Les Mosquito, chasseurs-bombardiers désarmés, tout en bois et extraordinairement rapides, qui ont été convertis pour la reconnaissance photographique, survolent la France à plus de trente mille pieds en prenant des clichés très précis des aménagements du fleuve et de son trafic. Avec une vitesse maximale de 684 km/h (425 mph), ils sont plus rapides que le plus rapide des chasseurs de la Luftwaffe, le ME109, et emploient des techniques de prise de vue aérienne qui ont été perfectionnées par le pilote australien et pionnier de la photographie aérienne, Sidney Cotton.

Cette reconnaissance régulière et de haut niveau persuade les Allemands de fournir des escortes aux navires marchands lorsqu'ils sortent de l'estuaire, et avant qu'ils ne se perdent dans l'immensité du golfe de

Gascogne. Bien qu'en 1941-1942, la Royal Navy et la RAF couvrent de vastes étendues, le repérage d'un cargo en mer par un avion de reconnaissance de la RAF n'est pas de bon augure pour la suite du voyage du navire jusqu'aux voies maritimes que la Kriegsmarine a attribué aux forceurs de blocus au fin fond de l'Atlantique. Quand l'*Uckermark*, un navire de 10 697 tonneaux dirigé par le capitaine von Zatorski,[22] quitte la Gironde le 9 août 1942, il est escorté par trois torpilleurs, mais il est repéré par un avion de la RAF. Von Zatorski est persuadé qu'il a peu de chance de réussir à traverser le golfe de Gascogne intact et il fait demi-tour. L'*Ermland* connait une déconvenue similaire deux jours plus tard.

22 Le corsaire rebaptisé « Altmark » est employé comme pétrolier-ravitailleur de sous-marins.

Après quelques faux départs de ce type, plusieurs navires appareillent pour le Japon en septembre. Neuf navires traversent le golfe de Gascogne, en défiant les mines, la Royal Navy, les navires de l'USN et les avions de la RAF, jusqu'à l'Atlantique. Le Coastal Command de la RAF emprunte des Halifax, des Stirling et des Lancaster au Bomber Command pour mener ses attaques contre des navires, les détournant de leurs missions habituelles : des attaques nocturnes sur le Reich.

Mais le blocus allié sur les ports français de l'Atlantique est mince, et la prudence des Allemands qui regagnent la protection de Bordeaux, dès qu'ils pensent avoir été repérés par un avion de reconnaissance ennemi, préserve les bâtiments. De nombreux bateaux réussissent à forcer le blocus. L'*Uckermark* parvient à s'échapper, le 9 septembre, à sa quatrième tentative (il arrive à Yokohama le 24 novembre), le *Rio Grande* quitte Bordeaux le 28 septembre, suivi du *Pietro Orseolo* le 1er octobre, du *Belgrano* et du *Spichern* (2 octobre), d'*Irene* (3 octobre), du *Brake* (7 octobre), du *Weserland* (ex-*Ermland*), du *Karin* (11 octobre) et de l'*Anneliese Essberger* (12 octobre).

Même si la RAF ne semble pas tracassée par l'échec de ces précédentes opérations de pose de mines, elle continue sur la même lancée, partant du principe qu'il n'y a pas d'autre alternative à l'époque. Au cours de la période de six semaines allant du 16 octobre au 28 novembre 1942, le Bomber Command de la RAF envoie 158 avions dans sept missions de pose de mines dans le golfe de Gascogne. Il n'y a pas de résultats immédiats et, le 3 novembre, le *Dresden* arrive sans encombre à Bordeaux (après avoir quitté Yokohama le 20 août) suivi, cinq jours plus tard, du *Tannenfels*, qui a

quitté Yokohama le 8 août avec une cargaison de caoutchouc, d'huiles de consommation, de graisses, de tungstène, de titane, de cuivre, d'huile de bois, d'opium et de quinine. Les Alliés remportent de petits succès quand, le 21 novembre, l'*Anneliese Essberger* est sabordée par son équipage près de l'Équateur, entre le Brésil et l'Afrique de l'Ouest, et le 1er décembre, le *Cortellazzo*, en route pour le Japon, est coulé par le destroyer HMS *Redoubt*. Le 12, la nuit où un raid en canoës pose des mines *limpets* à Bordeaux, l'*Allemandia* quitte son amarrage dans la Garonne pour l'Extrême-Orient. Il fait long feu. Rencontrant trois jours plus tard un destroyer qui escorte un convoi britannique qui traverse le golfe de Gascogne en direction du Nord, le navire allemand est torpillé et bombardé. À la fin, il ne reste plus qu'une épave en flammes qui s'enfonce lentement dans l'eau.

4

La guerre du renseignement

En juin 1941, l'adjudant Forman préconise qu'un représentant du SOE soit détaché à Bordeaux pour y repérer des cibles éventuelles et recenser les saboteurs potentiels se trouvant dans la région. Le SOE obtempère, et le lieutenant Robert Yves Marie Leroy (portant les noms de code Louis, Dominic Kelly, Levy et Robert Jackson) est débarqué, à Barcarès, près de Perpignan, dans la nuit du 19 septembre de la même année. Il y est acheminé par le HMS *Fidelity*, un cargo de 2 400 tonneaux, précédemment baptisé *Le Rhin*, dans le cadre d'une opération désignée par le nom de code « Autogiro ».

Son premier lieutenant est un médecin de l'armée, de nationalité belge, nommé Albert-Marie Guérisse, qui va prendre comme nom de plume Patrick Albert O'Leary (d'après le nom d'un ami canadien). Nous reparlerons de lui plus tard. Dès son arrivée à Bordeaux, Leroy, marin par ses origines et par vocation, âgé de trente-trois ans, se fond immédiatement dans le paysage du port. Il se lie d'amitié et établit des contacts avec des personnes qui formeront la base d'un réseau de renseignement durable avec la Grande-Bretagne. Le premier historien du SOE et son officier de planification, qui est notaire dans le civil, le major Robert Bourne-Paterson, rédige en juin 1944 un compte rendu confidentiel des opérations de la Section F (française) en France, pour aider les diplomates, officiels et enquêteurs sur les crimes de guerre, qui cherchent à retrouver la trace des personnes associées à ces groupes. Bourne-Patterson explique que Leroy, qui est né à Brest en 1911, « travaille comme chauffeur de tracteur pour l'organisation Todt[23] sur un chantier naval du port. Il établit quelques contacts, qui vont se révéler utiles et transmet des informations concernant la rivière et le port. L'une des choses les plus utiles que se procure Leroy est un laissez-passer pour la base navale, qui allait être utilisé par d'autres

agents après lui à Bordeaux. Alors que des hommes de différentes nationalités travaillent à la base, seuls des travailleurs français sont autorisés à entrer dans l'enceinte des bassins des sous-marins de Bacalan, au cœur de Bordeaux.

23 Du nom du ministre allemand de l'Armement et des Munitions qui met en place une gigantesque organisation pour entreprendre des projets de génie civil à grande échelle, en Allemagne, et dans les territoires occupés pendant la Seconde Guerre mondiale.

Le SOE a été créé non pas pour faire concurrence à l'organisation de renseignement existante (le Secret Intelligence Service ou SIS du Foreign Office, mieux connu sous le nom de MI6) mais pour effectuer des tâches qui ne font pas partie du mandat de celle-ci, notamment des actes de sabotage. Au cours des premiers mois de l'existence du SOE, ses principales missions consistent à créer des réseaux, à collecter des renseignements et à repérer des cibles potentielles dans une zone donnée, toutes ces tâches étant déjà effectuées par le SIS, bien que le sabotage n'en soit pas la finalité. C'est compréhensible. Le SOE n'est pas intéressé par les renseignements en tant que tels, mais il lui est essentiel de réunir des informations à propos des cibles potentielles pour renseigner au mieux le processus de sélection des cibles en Grande-Bretagne. Il n'est donc pas étonnant que des frictions et un esprit de compétition surgissent dès le départ entre les deux organisations quand le SIS constate que les nouveaux arrivés du SOE bouleversent la donne.

Le SOE se bat dans une guerre irrégulière de partisans, depuis l'intérieur du territoire ennemi, à la manière d'un cancer virulent qui s'acharnerait contre les organes vitaux de l'ennemi. Churchill décrit l'organisation comme étant le « ministère de la guerre discourtoise », ce qui résume bien ses ambitions. Le SOE a pour but de semer la discorde parmi les peuples soumis à l'étranger, de commettre des sabotages et des meurtres dans les rangs des armées nazies qui occupent l'Europe et, comme on peut le lire dans les mémoires de Dalton, de « mettre l'Europe à feu et à sang ». D'après le major Maurice Buckmaster, qui rejoint le SOE en mars 1941 et qui prend la tête de la Section F en septembre, l'objectif du SOE est de faire du mal aux Allemands :

Notre rôle au quartier général des Opérations Spéciales n'est pas celui de maîtres-espions, mais de planificateurs actifs et belligérants d'opérations devant être exécutées en préalable aux débarquements alliés. L'image habituelle de l'agent est celle d'un homme tapi qui épie secrètement les

mouvements ennemis et qui en fait le rapport à sa base. Bref, c'est un homme sous couverture, essentiellement passif. Les agents du SOE sont essentiellement actifs.

En 1942, le chef du SOE est Sir Charles Hambro, banquier d'affaires en temps de paix, qui est remplacé, en 1943, par le major général Colin Gubbins. Quand son activité bat son plein, à l'été 1944, le SOE emploie quelque treize mille personnes, dont cinq mille environ sont des agents déployés, ou en cours d'entraînement, en service actif sur le terrain. De nombreux employés sont des femmes.

Même si les objectifs du MI6, du SOE et des Opérations Combinées sont très différents, ils ont beaucoup de points communs, comme le fait qu'ils soient secrets, qu'ils opèrent en territoire occupé et qu'ils soient souvent intéressés par les mêmes cibles, même si c'est pour des raisons différentes. Le rôle essentiel du MI6 est de fournir des renseignements aux trois services armés et gouvernementaux, sur la foi desquels les services peuvent ensuite agir. L'organisation produit des renseignements et elle laisse le soin aux agences d'évaluer, puis d'utiliser ces informations pour lancer des opérations militaires, si c'est jugé approprié ou nécessaire. Les renseignements ciblés, relatifs à Bordeaux, reçus au MI6, sont ensuite envoyés aux départements clients, parmi lesquels le ministère de la Guerre économique dont dépend le SOE. Comme la source des renseignements est bien cachée sous le couvert du secret par le SIS, ses origines ne peuvent pas être déterminées indépendamment.

Ces différentes perspectives, auxquelles s'ajoute la réticence bien compréhensible de chaque organisation à partager ses secrets (le principe du « besoin de savoir » est important parmi les amis et les alliés), signifient qu'en pratique la coopération est souvent tendue, voire inexistante. Cela a notamment pour conséquence que les sources de renseignements ne sont jamais, sinon très rarement, partagées : du point de vue du MI6, tout consommateur de renseignements, comme l'Amirauté, le ministère de la Guerre économique, le SOE ou les Opérations Combinées, est libre d'utiliser les renseignements qui ont été réunis pour lui, mais il n'a pas à en connaître la provenance. C'est juste, mais cela entraîne des situations où, en l'absence de limites clairement définies, les agences en concurrence peuvent facilement avoir des sources au même endroit, rapportant des informations sur les mêmes cibles. « Nous étions plutôt gênés, se souvient Buckmaster, par le manque de communication des autres branches des

Services Secrets. Chaque petite organisation protégeait jalousement ses miettes d'informations avec le zèle de pions accrochés à leurs privilèges. Il n'y avait rien à en tirer. »

En 1942, à Bordeaux, il est clair qu'à la fois le SOE et le MI6 ont des agents qui opèrent dans la région sans en avoir mutuellement connaissance. C'est peut-être aussi le cas d'autres organisations (comme le BCRA de la France libre, par exemple), comme nous le verrons plus tard. Cela signifie aussi que différentes agences clientes, qui recevaient des renseignements de différentes sources, pouvaient involontairement diriger des plans d'attaque sur les mêmes cibles. À la fin de l'été et au début de l'automne 1942, à Bordeaux, le SOE, sans que les Opérations Combinées en aient connaissance, commence à préparer des plans d'attaque des briseurs de blocus, sous les auspices de Claude de Baissac. En exploitant des renseignements provenant du MI6 et en partie du SOE, les Opérations Combinées lancent leur propre attaque sur exactement la même cible, inconscientes des intentions du SOE.

Ce n'est pas comme si les décisionnaires n'avaient pas conscience de ce problème potentiel. En mars 1940, Lord Hankey livre un rapport secret sur les agissements du MI6 dans lequel il recommande l'organisation régulière de réunions au sommet entre le sous-secrétaire permanent au ministère des Affaires étrangères (dont le SIS fait partie), les directeurs du renseignement dans chacun des trois services armés, le chef du SIS et le ministère de la Guerre économique. Il faut aussi améliorer la liaison au niveau opérationnel entre chacun de ces départements.

De même, il faut établir la démarcation entre les Opérations Combinées et le SOE concernant les opérations de sabotage : comme c'est la raison d'être du SOE dans les pays occupés, l'idée que les Opérations Combinées se chargent de cette fonction est bien accueillie. Ce n'est que début 1942, quand Mountbatten et Hugh Dalton sont d'accord pour traiter chaque opération selon ses qualités intrinsèques et pour coopérer (un officier d'état-major du SOE, le major David Wyatt RE, assiste aux réunions des Comités de Recherche et d'Examen au COHQ), qu'une sorte de *modus vivendi* est enfin établie. Les relations entre le SIS et le SOE, au contraire, commencent mal et les deux organisations font leur possible pour améliorer le climat. Le MI6 s'efforce de décrypter les cibles de façon à réunir des renseignements utiles, tandis que le SOE veut coordonner la résistance locale pour faciliter les destructions. Les premiers ont besoin de conditions locales paisibles,

voire qui leur sont favorables pour collecter leurs informations, alors qu'avec des agents du SOE qui font sauter des voies de chemin de fer et qui sabotent des usines, les conditions de sécurité locales sont inévitablement assez agitées et donc moins propices à la collecte d'informations.

Celles requises par le SOE sont directement liées à des cibles de choix pour le sabotage, au lieu de renseignements sans doute plus ésotériques recherchés par le MI6 et liés à des objectifs politiques ou économiques plus vastes. Cela pousse tout naturellement le SOE à se procurer lui-même ses propres renseignements spécifiques aux cibles, qui font directement concurrence à ceux du MI6 – d'après Sir Stewart Menzies (le chef du SIS), eu égard « aux priorités, à la concurrence pour les agents, au transport, aux passages, etc. ». Le SIS en arrive même à entraver activement les tentatives du SOE pour infiltrer des agents en France occupée de crainte que le SOE ne piétine ce que le SIS considère comme ses plates-bandes, ne supportant pas la réussite que rencontre le SOE dans le déploiement d'agents.

L'historien du MI6, le professeur Keith Jeffery, ne dévoile sans doute pas de secrets quand il écrit que, malgré l'accord conclu entre le MI6 et le SOE, en septembre 1941, « toutes les communications chiffrées du SOE transitaient par le SIS, les renseignements collectés par le SOE étaient transmis au SIS et l'approbation du SIS était demandée pour le recrutement d'agents ». Ce sont précisément ces domaines qui sont à l'origine des frictions entre les deux organisations tandis que la guerre ne cesse de s'étendre. La jalousie y joue certainement un rôle. Le fait que le SOE rencontre plus de succès que le MI6 dans le montage d'opérations n'a sans doute pas aidé, surtout quand le « coucou dans le nid de l'agence clandestine », pour reprendre l'expression de Jeffery, débarque des agents amateurs en Europe occupée, par opposition aux soi-disant professionnels du SIS.

Lorsque le major Maurice Buckmaster intègre le SOE, dans ses bureaux du 64 Baker Street, le 17 mars 1941, l'organisation est « extrêmement embryonnaire », comme le lui explique son nouveau commandant, le lieutenant-colonel Dick Barry, chef d'état-major du SOE. Quand, pendant son entretien préliminaire, il demande quelles informations sont disponibles, on lui répond : « Il y en a très peu. On a à peine de quoi avancer. » « Et qu'en est-il des rapports des Services Secrets ? », demande Buckmaster. « Oh non, lui répond-on, nous ne les recevons pas. Impossible de mettre la main dessus. » En septembre, quand Buckmaster se voit chargé

de la Section F, il prend connaissance de l'« immense quantité de travail qui [l'] attend ». Son équipe compte huit personnes, dont le major Lewis Gielgud, l'officier recruteur chargé du recrutement des agents britanniques bilingues, et le major Robert Bourne-Paterson, l'officier de planification :
Nous n'avions alors aucune organisation et très peu de moyens de voir nos agents reçus par des patriotes amicaux ou de recevoir des messages de leur part une fois débarqués. La France ne disposait pas de moyens lui permettant de communiquer avec nous. Jusque-là, nous n'avions débarqué que trois ou quatre agents qui avaient pour mission d'établir des contacts, mais aussi d'obtenir des informations ; ils étaient bien plus des « espions » que ne l'étaient nos futurs agents.

Jusqu'à la fin 1941, le SOE fait passer à dix le nombre de ses agents en France, débarquant des hommes depuis des *Q-ships*[24] (comme le HMS *Fidelity*), des voiliers, des MTB, par parachute et par Lysander. « Les missions de ces hommes, se souvient Buckmaster, se limitaient strictement à la reconnaissance : ils ne devaient pas faire de coup d'éclat tant que nous ne leur donnions pas le feu vert. Quant à nous, nous coopérions avec le ministère de la Guerre économique pour tenter de pointer les cibles à attaquer le moment venu. » Le SOE ne veut pas encourager les Français à mener des actions prématurées, car cela ne ferait qu'inciter les Allemands à prendre des mesures répressives et à faire tuer des gens sans gain tangible, ce qui aurait un effet négatif sur le moral des Français.

24 Les navires-Q sont des petits bateaux dont le rôle véritable est dissimulé.

En outre, le BCRA, les services secrets de la France libre de De Gaulle, dirigés par le major André Dewavrin (portant le nom de code « colonel Passy », d'après le nom d'une station du métro parisien) concurrence le SOE pour l'influence, les équipements, l'attention et les cibles. Au sein même du SOE, une section à part entière (la Section R/F) est dédiée au soutien exclusif des réseaux de résistance de la France libre dans un pays qui est si amèrement divisé politiquement que les différents groupes de résistants ont mis des années à se faire confiance et à travailler ensemble. Certains n'y sont jamais parvenus. « Le général de Gaulle avait tendance à décourager tout contact entre ses officiers et les miens, se remémore Buckmaster, et il n'a jamais cessé de désapprouver le fait que nos agents travaillaient en France. » Le nombre d'agents de la Section F déployés en France passe de sept, fin 1941, « à cinquante à la mi-1942 et à cent vingt en

juin 1943 ». Ce n'est qu'à partir de là que des « raids de destruction contre la machine d'approvisionnement allemande » commencent à être envisagés.[25]

25 Le jour J, en juin 1944, il y a plus de 250 agents sur le terrain. Au total, 480 agents actifs sont employés par la Section française du SOE.

Il y a davantage de points communs entre le SOE et les Opérations Combinées, plus particulièrement en 1942, quand les deux organisations sont impliquées dans le montage de petites opérations. Les raids sur les îles Anglo-Normandes et le littoral du Calvados, en 1942, sont exécutés par le SOE, par exemple, tandis que la pose de mines ventouses dans le port de Boulogne est effectuée par la Troupe 101 de la Special Boat Section (SBS), qui fait partie de la brigade des services spéciaux (les « commandos ») et donc des Opérations Combinées. Le SOE dispose d'une capacité de production technique qui se révèle utile aux Opérations Combinées (c'est la Section IX du SOE qui conçoit les *limpets* et les détonateurs, par exemple), tandis que le SOE dépend des Opérations Combinées pour le soutien par des petits navires.

Comme pour la coopération technique et logistique à un niveau pratique, le SOE et les Opérations Combinées tentent de communiquer sur des sujets opérationnels, bien que dans ce domaine, ils rencontreront moins de succès qu'ils n'en avaient espéré. Pour réduire le risque de doublons, l'officier d'état-major du SOE, le major Wyatt, siège au Comité d'Examen des Opérations Combinées, qui analyse et évalue les cibles potentielles des raids et des missions de sabotage. Mais l'officier responsable a participé au raid sur Dieppe, en août 1942, et n'en est pas revenu. Personne ne le remplace dans son rôle d'interlocuteur du SOE au Comité d'Examen. Quand, en octobre 1942, ce même comité examine pour la seconde fois la proposition d'un raid sur Bordeaux plus tard cette année-là, il est évident que le SOE ne participe pas de manière éclairée à la prise de décision. Si cela avait été le cas, une tout autre opinion aurait probablement été émise, incitant le SOE à développer ses plans pour la mise sur pied d'une opération de sabotage dans le port de Bordeaux plutôt que de risquer toute autre forme d'action.

« La région de Bordeaux est particulièrement adaptée à nos objectifs, remarque Maurice Buckmaster. Comme elle est située juste à l'intérieur de la zone occupée, un groupe qui y opérerait aurait accès au nord et à la zone

occupée. » En septembre 1941, le SOE lance l'Opération Barter pour tenter d'identifier des cibles qui conviendraient au sabotage économique dans la région de Bordeaux. À cette époque, ne disposant pas d'hommes suffisamment entraînés pour passer à l'attaque, le colonel Dick Barry du SOE demande encore une fois au colonel Passy de lui fournir des hommes capables de mener à bien la mission. Les agents désignés pour la tâche sont le lieutenant Roger Donnadieu et Pierre Laurent (l'opérateur radio), tous deux combattants dans les Forces françaises libres. Ils ont pour ordre de recenser les personnes qui pourraient les aider, de trouver des emplacements pour des caches d'armes et d'équipements, de repérer des sites qui conviendraient à des largages par parachute et d'étudier la possibilité d'une attaque sur l'aérodrome de Mérignac, ainsi que d'autres cibles identifiées.[26]

26 L'annexe aux fichiers du SOE (NA/HS 6/418) détaillant la nature de ces « autres » cibles a été perdue.

Mérignac sert de base à quelques bombardiers quadrimoteurs, les Focke-Wulf C200 Condor du Kampfgeschwader 40 (KG40) qui décollent pour de longues patrouilles au-dessus du golfe de Gascogne, jusqu'en Grande-Bretagne, puis de là, jusqu'en Norvège.[27] Fin 1940 et début 1941, ces avions causent des dégâts considérables dans la flotte britannique, au cours de leurs trois ou quatre sorties par jour, malgré le manque de fiabilité notoire de leurs moteurs. L'escadron, qui n'a déploré la perte que d'un seul appareil, a coulé 108 000 tonnes de marchandises d'ici la fin 1940, et, au cours des deux seuls premiers mois de 1941, il a coulé quarante-sept navires et en a endommagé dix-neuf autres.

27 Le C3, qui a fait sa première apparition à Bordeaux en été 1941, a une autonomie en vol de 3 500 kilomètres.

En mars 1941, Churchill décrète que l'élimination de la menace des KG40 est aussi importante que la défaite des U-boots. Le 2 novembre de l'année précédente, la RAF a lancé une attaque sur Mérignac avec trente-deux Hampden et Blenheim, détruisant quatre hangars et six appareils dont deux des quasi mythiques Condors. Les raids suivants, effectués les 26 et 27 décembre 1940, avec soixante-dix avions prenant part au dernier raid, ne surprennent aucun Condor au sol. Mais, le 10 avril 1942, onze bombardiers Wellington parviennent à détruire deux autres hangars et deux Condors, ainsi que trois autres avions, en ne déplorant la perte que d'un seul

bombardier. Donnadieu et Laurent sont parachutés comme prévu, mais l'opération du SOE tourne vite au fiasco et Donnadieu est contraint de prendre la fuite. Au même moment, des lettres sont échangées entre les diplomates britanniques en Espagne et le SOE à propos de la possibilité de faire appel à des Républicains espagnols vivant dans le sud de la France pour effectuer des opérations de sabotage contre les Allemands. L'une des cibles potentielles est l'usine qui fabrique l'avion de précision Bloch qui vient d'être transférée depuis Paris.

Entre-temps, entre septembre 1941 et janvier 1942, Robert Leroy travaille sous couverture dans le port de Bordeaux, surveillant les arrivées et départs des navires, observant le chargement et le déchargement des cargaisons, développant un petit réseau d'informateurs et d'aides et identifiant des opportunités de sabotage, conformément à ses instructions.[28] Il ne faut toutefois pas exagérer le rôle joué par Leroy dans cette guerre secrète. Son dossier au SOE, qui peut être consulté aux Archives nationales britanniques depuis le 15 mars 2011, révèle que c'est un alcoolique à la Walter Mitty, sujet à des « élucubrations alcoolisées [*sic*] ». En réalité, dès l'automne 1940, pléthore d'agents travaillent en toute indépendance contre les Allemands à Bordeaux et à l'intérieur même de la zone portuaire. En janvier 1941, un petit groupe de trente-six informateurs travaillant avec deux officiers démobilisés de la marine française, les commandants Léo Paillière et Jean Duboué, commencent à créer leur propre organisation de renseignement basée au cœur du port de Bordeaux, quai des Chartrons. Dès le début, le groupe a des objectifs offensifs en tête, emmagasinant quelques armes et des munitions en prévision du moment où il serait nécessaire de passer à une résistance active contre l'envahisseur.[29] Il est possible que Leroy ait des liens avec ce groupe dès son arrivée en septembre 1941, mais ce n'est pas une certitude. En revanche, il est certain que d'autres yeux observaient attentivement tout ce qui remontait et redescendait la Garonne, vers les quais du centre de Bordeaux, permettant la transmission d'informations précises directement à Londres depuis le port. En fait, le MI6 et le BCRA recevaient tous deux régulièrement des renseignements de grande qualité depuis Bordeaux, grâce à cinq sources distinctes de la Résistance qui se trouvaient dans la région bordelaise.

28 Leroy est absent de Bordeaux entre janvier et juin 1942, car il s'est rendu en Angleterre, en traversant l'Espagne neutre jusqu'à Gibraltar. Il arrive à Londres en mai 1942, puis retourne à Bordeaux en juin. Il y reste jusqu'à la passation à de Baissac en septembre et octobre, et il rentre en

Angleterre en juin 1943. Par conséquent, les rapports arrivant à Londres au cours de cette période doivent provenir d'autres réseaux de la Résistance.

29 Le commandant Léo Paillière est emprisonné par les Allemands entre juin et septembre 1942. Pendant cette période, il est remplacé en tant que chef par André Grandclément (« Bernard »), qui finira par trahir la Résistance. Grandclément est exécuté par Roger Landes en juillet 1944.

Ainsi, deux pilotes expérimentés travaillant sur le port de Bordeaux, Jean Fleuret et Marie-Ange Gaudin (ancien officier radio du *Colbert*), deviennent résistants de la première heure. Ils communiquent des informations sur l'activité des navires qui transitent par la Gironde par le biais de lettres qu'ils font passer en Espagne ou en Zone libre par leur courrier, une femme de vingt-sept ans, Laure Gatet, d'où elles sont transmises jusqu'à Londres.[30] En février 1941, ce dangereux voyage – au cours duquel Laure est fouillée à chaque fois qu'elle part de Perpignan et franchit la ligne de démarcation, cachant les lettres dans des bouteilles de soude caustique pour les déposer à Sainte-Foy-La Grande – est remplacé par un émetteur radio construit par Gaudin en personne. Les hommes opèrent au sein du réseau de la Confrérie Notre Dame (CND)-Castille basée au Château La Roque, où l'émetteur est caché. L'une des personnes à l'origine du réseau CND, Louis de la Bardonnie se souvient : « Quand notre liaison radio a été établie avec Londres, je me rendais chaque semaine à Bordeaux et j'en revenais chaque fois avec une moisson plus riche que la précédente. » Les hommes étaient au courant des moindres mouvements sur le fleuve entre Bordeaux et Le Verdon :

30 Laure Gatet a été dénoncée aux Allemands et est morte à Auschwitz le 25 février 1943.

Ils servent non seulement de pilotes pour de nombreux cargos, sous-marins et navires supports de sous-marins, mais ils tiennent Londres informé des mouvements de troupes, de la construction de fortifications sur la côte, des activités dans les aérodromes, des usines et sites de construction travaillant pour l'ennemi : rien n'échappe à leur vigilance.
Il n'est absolument pas exagéré de dire que rien de ce qui en valait la peine n'était tu aux Alliés. Pour parvenir à ces résultats, Gaudin avait recruté son fils, Mark, ainsi que quelques agents locaux, notamment des jeunes personnes qui n'avaient pas froid aux yeux, qui entraient partout, voyaient tout et découvraient tout.

L'antenne radio de Gaudin a été dénoncée aux Allemands en juin 1942. Son fils et lui échappent à l'arrestation, mais Fleuret est pris et déporté à

Buchenwald.[31] Louis de la Bardonnie est arrêté en décembre 1941 et détenu dans un camp près de Mérignac, mais il est relâché début 1942 pour manque de preuves.

31 Il survit à la guerre.

Parallèlement, une cellule du réseau polonais F2 est active à Bordeaux dès juillet 1940 et opère au cours du premier semestre 1942 quand Leroy est absent. Ce groupe vigoureux et efficace est dirigé par un officier de l'armée polonaise, Tadeusz Jekiel (portant le nom de code « Doctor »), qui a fui en Grande-Bretagne et a été placé à Bordeaux, faisant ses rapports à Wincenty Zarembski (portant le nom de code « Tudor ») qui œuvre à Marseille. D'autres pièces de ce réseau opéraient depuis Lyon, Toulouse et Paris.

Ce groupe basé à Paris reçoit des informations acheminées par des employés des Wagons-Lits sur l'express Paris-Marseille, qui sont ensuite transmises au MI6 par des agents travaillant pour l'exceptionnel agent du MI6 à Paris, Wilfred (« Biffy ») Dunderdale, à l'aide d'un appareil radio arrivé de Londres en août 1940. Maurice Buckmaster remarque qu'à travers « l'histoire de la Résistance, les cheminots sont, presqu'à 100 %, les résistants les plus fervents et les plus résolus ». À Bordeaux, Tadeusz Jekiel dirige un groupe fort qui se concentre essentiellement sur la transmission d'informations à Londres relatives au transport maritime et aux allées et venues des sous-marins dans la Gironde : à la mi-1941, « Doctor » est parvenu à créer des cellules « marines » tout aussi efficaces au Havre et à Brest. Début 1941, le réseau comprend 210 agents français et quarante Polonais. Des maillons du réseau F2 sont brisés fin 1942 par la Gestapo, mais la cellule Marine continue sous la direction de l'adjoint de Jekiel, Leon Sliwinski (portant le nom de code « Jean-Bol »).

L'un des itinéraires qu'empruntaient les rapports sur l'activité maritime pour atteindre Londres passait par l'ambassadeur américain à Vichy, qui les plaçait dans la valise diplomatique américaine avant qu'elle ne soit envoyée à l'ambassade américaine à Bern, d'où ils étaient transmis par le MI6 à Londres. Parmi les membres français du F2 à Bordeaux en activité en 1942, il y a deux médecins bordelais (le Dr Henri Cathary et le Dr Louis Mancourier, le premier travaillait à l'école de Santé navale), et huit autres personnes.

En plus du CND et de F2, au moins trois autres groupes de résistance sont actifs dans la région fin 1942, l'un rapportant au BCRA de la France

libre et les autres au SIS. Il y a deux sections françaises au SIS, l'une spécifique aux soutiens de De Gaulle (A5) et l'autre recrutant parmi des sources qui ne sont pas proches de la France libre, comme les vichystes et les monarchistes (A4) – cette dernière section étant sous la responsabilité de Biffy Dunderdale. En 1941, l'A5 avait établi des réseaux d'espions dans les ports français de la façade Atlantique, nombre d'entre eux utilisant des connexions entre les anciens combattants de la Première Guerre mondiale. D'après Keith Jeffery, une bonne couverture des ports de l'Atlantique avait été établie fin 1941. De même, Dunderdale avait reçu pour instruction de la part de Sir Stewart Menzies de concentrer les efforts de l'A4 sur l'obtention de renseignements provenant de ces ports, notamment sur les U-boots et sur les navires de commerce. C'est le réseau F2 qui fournit de précieuses informations à Dunderdale et à l'A4.

Étant donné que les archives du SIS demeurent inaccessibles, les seules informations dont nous disposons concernant ces groupes proviennent d'anciens combattants, certaines étant même fournies par l'un des résistants, Pierre Moniot, en 1946. Il s'agit notamment du réseau Phalanx-Phidias, créé par Christian Pineau, et du réseau Jade-Amicol établi en octobre 1940 par le capitaine Claude Arnould, un officier de Vichy renégat (l'un de ses noms de plume est colonel Olivier), et par le père Anthony Dieuzayde, jésuite, aumônier général de l'association catholique de la jeunesse française.

La cellule Phalanx-Phidias fait partie du réseau de la BCRA de la France libre (et non du SIS britannique), et même si les échanges ne manquent pas entre le SOE et la BCRA en 1942 (la BCRA fournissant ses premiers saboteurs au SOE, par exemple), il n'est pas prouvé que des renseignements circulaient entre la BCRA et le SIS. La cellule Phalanx-Phidias bordelaise compte parmi ses rangs des pompiers du port, même s'il est peu probable que ce groupe ait une quelconque capacité offensive en décembre 1942. Elle est dirigée par Raymond Brard, chef de la sécurité du port, dont le nom de code est « colonel Raymond ». Il n'en va pas de même pour Jade-Amicol ; les membres du réseau rendent directement compte à un officier du MI6 qui porte le pseudonyme de capitaine Philip Keun (dont le nom de code est indifféremment « Amiral », « Friend » et « Deux »), un Néerlandais élevé en Grande-Bretagne et donc capable de se faire passer pour un Anglais.[32] Parmi les dix-neuf hommes et femmes qui étaient membres de ce groupe, il y a un Anglais expatrié à Bayonne (Armstrong) et

un certain Raymond Gal, inspecteur de police à Pau. Le principal agent à Bordeaux est Pierre Moniot, ingénieur en chef devenu directeur des tramways de Bordeaux en 1939. Son groupe de résistants est principalement formé de collègues et le réseau fonctionne grâce au soutien actif de la femme de Moniot, Marie-Suzanne. Le réseau a pour rôle « d'écouter, de regarder et de transmettre » des informations sur quatre domaines principaux : le tramway, le port, les chemins de fer et les aérodromes. Aussi incroyable que cela puisse paraître, les bureaux de Moniot se trouvent dans le même bâtiment que le service de la propagande allemande de la ville : il parvient à travailler en toute impunité et sans être inquiété jusqu'au 15 septembre 1943, date à laquelle sa femme et lui sont obligés de rejoindre la clandestinité.[33]

32 Keun est capturé en juin 1944 et transféré à Buchenwald, où il est exécuté trois mois plus tard.

33 Ils survivent à la guerre. Des notes indiquent qu'il y avait 1 200 résistants dans les vingt-huit groupes de résistance en Gironde, dont 68 sont arrêtés, 42 déportés en Allemagne et 20 fusillés, pendus ou décapités.

Les renseignements envoyés à Londres incluent les résultats des bombardements aériens ; un inventaire détaillé des équipements et fournitures envoyés par voie ferroviaire en Allemagne ; les détails des travaux entrepris dans la base sous-marine de Bacalan ; des cartes détaillées de la pointe de Grave et de la péninsule de Cap Ferrat-Soulac ; les détails des mouvements dans le port de Bordeaux, y compris les mouillages et les informations sur les départs des sous-marins et des cargos ; et des inventaires détaillés des stocks de munitions et les emplacements des avions stationnés dans la région.

Somme toute, les divers bénéficiaires de renseignements à Londres sont extrêmement bien servis fin 1942 par les organisations secrètes qui travaillent en toute indépendance en Charente-Maritime, en Aquitaine et dans les Landes. Leroy a certainement joué un rôle dans l'obtention de renseignements sur les activités des briseurs de blocus, mais en vérité, il ne dresse qu'une partie du tableau. Jean Fleuret et Marie-Ange Gaudin, la cellule Marine du réseau polonais F2, le réseau Jade-Amicol, et probablement aussi le réseau Phalanx-Phidias, ont aussi contribué à rassembler les pièces du puzzle en fournissant des informations cohérentes, exactes et en temps voulu au MI6 et au département du renseignement de la

Marine, à l'Amirauté, concernant les activités ennemies dans les ports français de l'Atlantique.

Cela ne signifie évidemment pas que ces renseignements complémentaires n'ont pas été directement communiqués au SOE. Il n'existe aucune preuve du fait que le SOE n'ait jamais su que plusieurs réseaux d'espionnage avaient déjà tissé leur toile dans la région bordelaise, mettant un point d'honneur à rapporter le moindre mouvement de bateau et de sous-marin entrant et sortant de la Gironde. Il n'y a pas non plus de preuve que les renseignements fournis au MI6 ne soient jamais parvenus au SOE. Les différents groupes basés à Bordeaux transmettaient leurs informations à Londres, où elles étaient minutieusement assemblées. Le fait que les groupes n'avaient pas connaissance de leur présence mutuelle n'avait pas d'importance, tout comme le fait que les informations étaient souvent parcellaires et incomplètes. Ce qu'un groupe pouvait avoir manqué pouvait avoir été remarqué par un autre, ce qui permettait de dresser un tableau remarquablement ressemblant de l'activité allemande sur la Gironde en 1942.

Mais quel que soit l'angle sous lequel le problème était examiné, les difficultés concrètes d'une action réussie contre les forceurs de blocus étaient immenses. Il semblerait que les informations fournies par Robert Leroy au cours de ses premiers mois à Bordeaux aient convaincu Maurice Buckmaster et les planificateurs du SOE que les installations de Bassens et de Bordeaux étaient une cible idéale pour des opérations de sabotage depuis l'intérieur du port. Ce n'est pas aussi tiré par les cheveux que cela en a l'air. Comme les informations sur lesquelles Selborne fondaient ses dires provenaient directement d'agents (du SIS et du SOE) infiltrés parmi la main-d'œuvre du port, il était logique d'en conclure que des opérations anti-briseurs de blocus pouvaient être envisagées depuis l'intérieur de l'organisation du port. Mais le plus gros problème était lié à l'échelle des opérations : pour pouvoir provoquer les plus gros dégâts au plus grand nombre de navires, beaucoup d'agents et de grandes quantités d'explosifs étaient nécessaires pour s'assurer que les navires soient définitivement mis hors service.

Mi-1942, à Bordeaux, les capacités du SOE en sont encore au stade embryonnaire et Selborne pense certainement qu'il faut faire appel à de plus gros calibres. Mais aucune option n'a encore été éliminée à ce stade, et le QG des Opérations Combinées mène sa propre enquête sur les possibilités

d'intervention, tandis que le SOE fait de même de son côté. Il est peu probable qu'au niveau du Comité d'examen et au-dessus, le COHQ et le SOE aient été totalement inconscients de leurs aspirations réciproques, au moins en ce qui concerne la planification. Ils n'en continuent pas moins à échafauder des plans en toute indépendance, sans confronter leurs idées. C'est une extension naturelle du principe du « besoin de savoir ». Tant qu'un plan est en cours de préparation, son contenu demeure secret et seuls ceux qui doivent absolument savoir, qui sont très peu nombreux, sont informés. Cela eut pu évidemment aboutir à une situation où deux équipes distinctes se retrouvent à organiser une opération portant sur la même cible, en totale ignorance l'une de l'autre.

Toujours inconscient du fait que le MI6 a déjà profondément pénétré le port de Bordeaux – la question de savoir si Selborne connaissait l'origine de ses informations est toujours controversée – le SOE décide, après le retour de Leroy en Grande-Bretagne pour une durée d'un mois, en mai 1942, de tisser un réseau d'agents (ou « circuit ») dans la ville. Le groupe se nomme « Scientist », et ses deux premiers agents sont parachutés dans la région en juillet. Le premier est le fils d'un riche propriétaire terrien mauricien, Claude Marc de Boucherville Baissac (nom de code « David »), et l'autre est un jeune soldat britannique francophone qui se nomme Henry Peulevé (« Jean »).

En guise de préparation, de Baissac lit tous les rapports de Leroy, attirant son attention sur les briseurs de blocus. Toutefois, suite à de fâcheux contretemps, de Baissac n'arrive pas à Bordeaux avant le mois de septembre de cette année. Peulevé, son opérateur radio initial, a été largué avec de Baissac près de Nîmes, mais beaucoup trop bas, par un pilote inexpérimenté de la RAF (un problème dont se plaint fréquemment le SOE), et il se fait une grave fracture ouverte de la jambe droite à l'atterrissage. Quant à de Baissac, il souffre d'une entorse à la cheville. Comme stipulé lors de leur entraînement, Peulevé et de Baissac se séparent après l'accident, le premier essayant de trouver de l'aide auprès des sympathisants locaux et le second se rendant à Bordeaux avec l'aide d'un contact, un certain Monsieur Hèche, originaire de Cannes. Peulevé est remplacé au sein de « Scientist » par le major Roger Landes (nom de code « Aristide »),[34] qui rejoint de Baissac à Bordeaux en novembre 1942. Au même moment, de Baissac reçoit un assistant en la personne du capitaine

Charles Hayes (nom de code « Printer »), spécialisé en électricité et en sabotage, pour l'aider dans son travail.[35]

34 Son réseau se nomme « Actor ».

35 Le capitaine Charles Hayes (nom de guerre « Yves ») arrive en France pour sa seconde période de service le 26 novembre 1942. Il est arrêté et gravement blessé au cours d'une fusillade le 13 octobre 1943. Il est exécuté au camp de concentration de Gross-Rosen en Pologne le 1er août 1944.

De Baissac, alors âgé de trente-cinq ans, rejoint le SOE le 6 mars 1942. Il a été élève au lycée Henri-IV, à Paris. Sa famille qui croit passionnément en la gloire de la France se sent humiliée par l'effondrement politique et militaire du pays en 1940. Les trois enfants s'engagent dans les forces britanniques plutôt que dans la France libre. Claude et sa sœur Lise rejoignent le SOE et leur frère aîné s'engage dans l'armée britannique. De Baissac fuit la France en franchissant les Pyrénées à pied lors d'un voyage qui durera sept mois et au cours duquel il est emprisonné dans un camp d'internement espagnol. Il a occupé différents emplois à Paris avant la guerre et s'était déjà rendu à plusieurs reprises à Bordeaux. Lunatique et émotif, il était aussi têtu et borné tout en montrant une grande force physique et mentale – des caractéristiques qui vont bien lui servir lorsqu'il opérera en tant qu'agent secret et saboteur.

Le rapport de son entraînement à la Special Training School n° 5, à Arisaig, dans les Highlands d'Écosse, daté du 15 avril 1942, le décrit comme ayant « une assurance [e]xcessive mais pas odieuse, l'incitant à une attitude impulsive envers les sujets dont il n'a qu'une connaissance limitée. Extrêmement français et changeant. Beaucoup de courage et de cran : d'après une conversation, il semble avoir une très bonne maîtrise des affaires françaises, sous un angle raisonnable ». Un mois plus tard, il achève son entraînement au STS n° 27, où il impressionne tout le monde. Le rapport indique que c'est un « homme de premier ordre. Il a la très ferme intention de provoquer beaucoup de dégâts opérationnellement, avec la capacité de le faire et de se prendre en charge. Un grand amour de son Pays et une ardeur à agir qui devrait prouver sa grande valeur ».

L'objectif du réseau Scientist est le sabotage, surtout contre des cibles économiques. Les cibles de De Baissac (décrites dans ses ordres « pour une action immédiate ») sont les suivantes :

1. les cargaisons de caoutchouc et autres arrivant à Bordeaux en provenance d'Extrême-Orient. Par ordre de priorité, il a pour mission de préparer des attaques sur

(a) les navires
(b) les cargaisons dans les navires
(c) les cargaisons à quai
(d) les cargaisons sur rail

1. les dragueurs
2. l'écluse de Bacalan (les bassins des U-boots), mais uniquement si Leroy manque son objectif

Robert Leroy retourne à Bordeaux depuis Londres, en août 1942, pour remettre ses contacts à Baissac, et il y est déjà depuis plusieurs semaines, quand ce dernier parvient à faire son apparition, quelque peu tardive, en septembre. Sur les conseils de Leroy, de Baissac s'installe sur le port, au-dessus d'un café nommé *La Coquille* : le propriétaire est un résistant qui devient membre du réseau de De Baissac. Buckmaster décrit Scientist comme un modèle en son genre : « Toute l'affaire est arrangée d'une façon qui est censée être la pratique courante : il y a un grand nombre de noyaux de résistants, qui sont évidemment au courant de l'existence des autres, mais dont ils ne connaissent ni le nom, ni l'identité, ni la zone d'opération. »

Leroy présente de Baissac à un petit groupe de personnes recrutées pour la cause de la résistance sur le port, mais de Baissac n'est pas le moins du monde impressionné, oubliant peut-être que Leroy a passé à peine trois mois à Bordeaux à l'automne dernier et qu'il en a été absent les six derniers mois. Le 19 septembre 1942, de Baissac rapporte à Londres par radio : « Louis (c'est-à-dire Leroy) ne semble pas avoir une organisation à toute épreuve. Il n'a contacté que quelques personnes qui semblent prêtes à le suivre. » De Baissac, assoiffé d'action, ne va pas tarder à reconnaître lui-même qu'il est encore trop tôt pour pouvoir établir une organisation de résistance pleinement opérationnelle à Bordeaux, dans une région connue pour sa « morale molle ». Ce qu'il fallait, c'était faire évoluer progressivement une organisation indigène capable de recruter et de s'organiser vers une autre à même de procurer des renseignements, de

recevoir des armes et des équipements parachutés et de préparer des attaques. Ce n'est qu'à cette condition que des opérations de sabotage pourraient réussir. Néanmoins, de Baissac est ravi de pouvoir signaler que l'enthousiasme de Leroy envers sa mission n'a pas faibli. Il souligne que le principal collaborateur de Leroy, un homme nommé Bourrière, a trouvé un terrain près du village de Cadillac-en-Fronsadais, à quelques kilomètres au nord-est de Bordeaux, qui convient parfaitement pour le parachutage du matériel, et il a déjà organisé un comité de réception.

De Baissac commence à inonder Londres d'informations sur les briseurs de blocus. C'est le début d'une succession de comptes rendus que le SOE décrit, en 1943, comme « une remarquable série de rapports de renseignements qui proviennent de Bordeaux ». En novembre 1942, il est considérablement aidé par l'arrivée depuis l'Angleterre d'un courrier féminin, Mary Herbert (« Jeweller »), qui allait devenir la maîtresse de De Baissac et qui, en 1943, porterait son enfant. Ils se marient en Angleterre en 1944. Le major Bourne-Paterson décrit de Baissac comme « un excellent officier », l'un des organisateurs les plus capables que nous ayons envoyés en France », et pour MRD Foot, c'est « probablement le plus énergique et l'un des plus efficaces » organisateurs du SOE. Le journal de guerre du SOE a su saisir l'essence des premiers messages de De Baissac à Londres : Seuls deux ou trois briseurs de blocus sont arrivés à Bordeaux depuis août. Il pense que deux d'entre eux transportent du caoutchouc, et un troisième a déchargé une cargaison complète d'huiles de toutes sortes, dont de l'huile végétale, de l'huile d'olive, de l'huile d'arachide, ainsi que du mazout. Nul ne sait d'où vient ce navire. Aucun pétrolier n'a été vu à Bordeaux – toute l'huile est transportée dans des barils. Les navires sont déplacés régulièrement par les autorités portuaires pour tromper les observateurs. Il communique le nom d'un bateau, le *Kalanga*, de 8 à 10 000 tonneaux. Il rapporte que les équipages sont entièrement allemands. Il nous a informés il y a une ou deux semaines que le *Portland* était prêt à appareiller. Ce navire chargé de machines-outils et de pièces détachées est déjà parti une fois et est revenu au Verdon. Il transportait l'équivalent de neuf mois de rations. Six bateaux sont actuellement chargés et prêts à appareiller. De plus, trois ou quatre « assez grands navires » et de nombreux petits apportent des denrées alimentaires en Espagne et en rapportent des pyrites. Il pense que le mercure fait partie du commerce des briseurs de blocus.

De Baissac développe une idée de Leroy (qui continue à travailler à Bordeaux jusqu'à la fin 1943, tout en aidant le réseau Buckthorn à Lyon), qui consiste à utiliser des ouvriers de confiance dans les chantiers navals pour poser des explosifs dans les bateaux en cours de réparation ou de préparation. Des peintres qui préparaient l'intérieur des cales avant la réception de nouvelles marchandises pouvaient faire passer le plastique parachuté depuis la Grande-Bretagne dans la zone portuaire et à bord des bateaux dans leur besace. À Londres, l'équipe de Buckmaster au SOE est d'avis que le plan est réalisable et encourage de Baissac à continuer l'organisation. Quelques charges explosives, placées en des points stratégiques contre la coque (en limite des cloisons et près de l'étrave), pouvaient être munies d'un retardateur prévu pour exploser quand le bateau serait en mer. Si le navire avait de la vitesse, même des orifices relativement petits, situés sous la ligne de flottaison augmenteraient les probabilités que le navire coule à cause de l'eau de mer s'engouffrant dans les cales.

Le problème majeur, comme de Baissac le souligne dans son rapport détaillé de mars 1943, réside dans l'approvisionnement d'explosifs en quantités suffisantes à Scientist. « Louis n'attend plus que le matériel pour continuer le travail, écrit-il. Il peut s'attaquer à la peinture des cales, il vous a déjà informé de la présentation des paquets (petits colis pouvant facilement être placés dans une besace d'ouvrier). » Les efforts répétés pour parachuter des marchandises au groupe Scientist se sont soldés par un échec. Une seule livraison a réussi, le 20 novembre 1942 : quatre conteneurs livrés à Scientist dans une zone de parachutage boisée et vallonnée près du village isolé de Sauveterre-la-Lémance, à cent cinquante kilomètres au sud-ouest de Bordeaux, qui transportent 30 kg de plastique, 12 pistolets mitrailleurs Sten, 12 revolvers, 66 grenades et 15 « clams » (petits explosifs). Les clams pouvaient se fixer sur de grosses cibles métalliques, y compris des bateaux.

Il est évident qu'il faudrait bien plus d'explosifs avant que de Baissac ne soit en mesure de mener à bien une attaque simultanée sur plusieurs navires. En mars 1943, il dit à Londres que c'est le principal obstacle qui l'empêche d'entreprendre le sabotage : « [É]tant donné la pénurie de fournitures, il [de Baissac] est contraint de se contenter presque exclusivement de l'organisation, en opposition à l'aspect actif, de sa mission. »

Mais la situation s'améliore plus tard dans l'année. Au cours des sept mois suivants, de Baissac échafaude des plans, reçoit des livraisons

parachutées et passe de la collecte de renseignements à la phase d'exécution de sa campagne de sabotage. Ses relations avec la clandestinité en pleine expansion en France, ainsi que son immense savoir-faire en matière d'organisation et ses dons de meneur d'hommes, aboutissent à pas moins de 121 parachutages réussis pour le réseau Scientist entre novembre 1942 et août 1943. Parmi ceux-ci, 1 600 conteneurs et 350 colis sont livrés, y compris, entre autres, 8 346 kilos d'explosifs, 7 500 pistolets mitrailleurs Sten, 300 fusils mitrailleurs Bren, 1 500 carabines et 17 200 grenades.

Le succès de De Baissac à Bordeaux se reflète dans la montée en puissance de la Section F du SOE. Dans son rapport trimestriel au Premier ministre, daté d'octobre 1942, Sir Charles Hambro, portant sur la période comprise entre juillet et septembre et rédigé dans un style alerte, très churchillien – imitation peut-être inconsciente –, le directeur du SOE, rapporte que l'Europe occupée « bouillonne d'esprit de révolte et de révolution ». Dans son rapport suivant, daté de janvier 1943, il indique que l'esprit de résistance se renforce de jour en jour, et que le SOE continue à « attiser le feu ». Il va jusqu'à affirmer que « le SOE est la force motrice de l'effervescence antiallemande qui gagne l'Europe occupée : il énumère 226 attaques contre l'Axe, des locaux ou du personnel, 104 déraillements de train et actes de sabotage ferroviaire, 155 incendies criminels, 53 opérations de sabotage dans des usines ou contre des services publics ».

C'est évidemment très exagéré (une grande partie de ces informations ont été glanées dans les journaux publiés dans les territoires occupés), mais la capacité de frappe du SOE se développe rapidement. Au premier trimestre, Hambro note que 52 agents ont été parachutés en territoire ennemi, avec 298 conteneurs transportant chacun 150 kilos d'armes et d'explosifs, ainsi que 6 colis de 25 kilos de denrées alimentaires et 137 émetteurs radio. Mais début octobre 1942, le SOE envoie sur le terrain 458 agents ; 643 autres sont parfaitement entraînés et attendent leur affectation, et 734 hommes et femmes supplémentaires sont en cours d'entraînement. En janvier 1943, il peut annoncer que le nombre d'agents sur le terrain a triplé et 347 conteneurs d'armes et d'explosifs ont été largués avec 187 émetteurs radio supplémentaires.

Cette croissance est impressionnante. Néanmoins, à Bordeaux, en décembre 1942, les capacités de Scientist en termes de sabotage demeurent embryonnaires. Une attaque pouvait uniquement être lancée au bout de plusieurs mois de planification et de parachutage de matériel et d'explosifs.

Si l'on se réfère à la quantité de marchandises parachutées à Scientist, il semble peu probable que de Baissac ait pu lancer une attaque substantielle contre les briseurs de blocus avant Pâques 1943.

5

« Blondie » Hasler

Le succès que connaissent les raids au cours des premières années de la guerre doit beaucoup à la persévérance et à l'engagement d'une poignée d'individus peu conventionnels. Tous ceux qui ont été impliqués dans la promotion du programme des raids, comme ceux qui, au sein des services armés, ont participé au développement des Forces Spéciales (comme les Commandos et le Special Air Service), étaient des personnages hors du commun, dotés d'une énergie et d'une conviction remarquables, ainsi que d'un courage physique et moral de premier ordre.

George Courtney, qui rejoint son frère Roger dans la Special Boat Section, le décrit comme « un sauvage [qui] avait dû être un flibustier de l'époque élisabéthaine ». On peut en dire autant du remarquable trio d'aventuriers du Commando n° 62, Gus March-Phillips, Geoffrey Appleyard et Graham Hayes. March-Phillips crée le SSRF presque à lui seul, obligeant les autorités à formaliser ce qui n'était guère plus qu'un groupe d'hommes d'action déterminés à faire ce qu'ils pouvaient pour aller faire la guerre chez l'ennemi. Le lieutenant Brooks Richards, l'un des officiers de la Navy en faveur des raids de la SSRF, se souvient de lui : « Avant la guerre, il avait des goûts de luxe malgré des petits moyens. Il adorait la chasse au renard, aimait les voitures de sport et il était parvenu à assouvir ces deux passions en devenant chasseur professionnel, puis pilote de course. » Il avait « le panache et le flair, et tous les signes extérieurs caractéristiques d'un commando », se souvient son camarade de la SSRF, le lieutenant Freddie Bourne.

La nuit de sa mort, à cause d'une brume de mer qui enveloppait la côte, ils avaient beaucoup de mal à identifier le lieu désigné pour le débarquement, au large de Sainte-Honorine-des-Pertes. La vedette *The Little Pisser* a ralenti à un mille environ du rivage, les commandos scrutant

la côte en silence pour repérer un passage. Bourne se souvient que March-Phillips a brisé le silence en disant : « Qu'est-ce que vous en dites, les gars ? On tente le coup ? » C'est ce qu'ils ont fait et ils sont allés au-devant de leur mort au combat, ne voulant pas refuser la chance de se battre pour rentrer chez eux, la queue entre les jambes.

Un autre homme est fait dans le même moule d'aventurier. Il s'agit d'un officier de la Royal Navy, une armoire à glace mesurant un mètre quatre-vingt-sept, passionné de petits bateaux et amoureux de la mer, décoré de la Croix de Guerre et de l'OBE pour avoir participé, en tant que membre de la Royal Marine Fortress Unit (RMFU), à la campagne avortée, en Norvège, au printemps 1940. Âgé de vingt-huit ans, le capitaine « Blondie » Hasler est surnommé ainsi par ses pairs, pas tant pour sa magnifique moustache méticuleusement soignée, que pour la toison aux boucles dorées qui enveloppait l'arrière de sa tête et qui dépassait au-dessus de ses oreilles. Avant la guerre, c'était déjà un personnage bien connu chez les Royal Marines, où il s'enrôle comme officier en septembre 1932. Ceux qui l'ont connu le décrivent comme un chef charismatique, en partie parce qu'il sait parfaitement ce qu'il fait, parce qu'il commence d'abord par faire lui-même ce qu'il demande à ses hommes de faire après lui, et parce qu'il n'a aucun penchant pour la grandiloquence. La minutie de sa préparation avant une mission, alliée à son attention phénoménale pour les détails, surprennent même les plus réticents à agir sur un coup de tête, mais c'est précisément sa détermination à comprendre les subtilités d'un équipement, d'une procédure, ou encore d'un problème, qui font que ses hommes ont confiance en cet homme qui a étudié la chose sous tous ses angles. Ils savent qu'avec Blondie, le moindre détail d'une mission aura été examiné, et la moindre option pratique ou alternative aura été retournée dans son esprit ardent, et que, en outre, Blondie l'aura testée lui-même avant eux. Tous ceux qui ont servi avec lui appréciaient sa rigueur méthodique.

Il est aussi d'agréable compagnie ; il a l'esprit vif et un grand sens de l'humour capable de surgir dans les situations les plus sordides. Jeune officier, il a le don de s'attirer des ennuis à cause de ses espièglerie. Le fait qu'il préfère la compagnie d'une poignée d'amis aux endroits bondés a emmené certains à en conclure qu'il était asocial, froid ou distant. C'est très loin de la vérité. Malgré son naturel réservé, il aime la compagnie et prend du plaisir à mettre les gens en avant, plutôt que de les rabaisser. Mais il apprécie aussi la solitude. Dans une lettre à Mountbatten (alors First Sea

Lord, Premier seigneur de la mer), datée du 2 mai 1956, David Astor, alors rédacteur en chef de l'*Observe*r, mais qui avait fait partie de l'état-major de Mountbatten au COHQ pendant la guerre, décrit Hasler comme quelqu'un ayant « une nature solitaire et très indépendante, similaire à celle d'un "explorateur" », ce qui fait qu'il lui est difficile de s'installer dans une quelconque et morne routine. Pour se détendre, rien ne lui plaît davantage que de se promener avec des amis, de boire un verre au pub du coin de la rue, de tondre les vastes pelouses de sa mère Annie (activité fréquemment citée dans son journal, c'est une forme d'exercice importante pour lui), ou de souffler dans son saxophone.

Excessivement pratique, il aime bricoler avec des morceaux de bois ou des machines. Il adore réparer les choses. Cela démontre les caractéristiques qui définissent un homme méticuleux : sa profonde aversion pour le temps perdu, et l'attention obsessionnelle qu'il porte aux détails. Créatif, rien ne le rend plus heureux que d'améliorer une voile ou une rame, ou de résoudre une difficulté qui en a décontenancé plus d'un. Il retire une immense satisfaction de la construction ou de la réalisation de ce qu'il a conçu ou dessiné sur le papier. Il a toujours une douzaine de projets en cours.

Blondie est aussi en excellente forme. Rares sont ceux qui savent qu'il souffre de spondylarthrite ankylosante, un type d'arthrite qui atteint la colonne vertébrale, surtout dans le bas du dos. Causant des raideurs et limitant la liberté de mouvement avec l'âge, cette maladie peut aussi provoquer la fusion des os de la colonne. Blondie ne peut donc pas courir. Pourtant, il est très athlétique, compensant ses carences à la course par de longues marches quotidiennes – entre six et douze kilomètres par jour – et par la natation, où sa condition ne semble jamais le gêner.

On peut se faire une petite idée de l'homme qu'il était à la lecture de son journal, qui parvient à saisir l'essence du plaisir qu'il ressent face à l'aventure en solitaire. Le lundi 29 juin 1942, par exemple, il écrit qu'il est parti seul sur le Solent dans un MkII en emportant un équipement de plongée portable : « BMVS calme, mort [basse mer en marée de vive-eau]. Merveilleux. Plongée depuis le canoë. » Un mois plus tard, son journal fait état d'un épisode similaire. Sorti par une mer déchaînée, il est tout autant dans son élément : « Fort vent d'est. Mer agitée. Extra. » Après la guerre, il devient pionnier dans l'art de la course au large en solitaire, don qu'il avait commencé à affûter à l'époque où, adolescent à Wellington College, à Crowthorne, il est obsédé par la liberté et le défi posé par le large. À l'âge

de douze ans, il construit avec un ami son premier canoë en état de naviguer, puis à quatorze ans, un dériveur tout aussi au point, une « barque à fond plat » de dix pieds. Il passe de nombreuses heures, solitaire, à explorer les eaux du Solent, campant la nuit dans une vasière ou sur la plage. Sa mère n'a certainement pas toujours été réjouie, mais elle affirme qu'elle « savait qu'il réapparaîtrait toujours ». Son rapport confidentiel de 1945 a su saisir ses traits de caractère dominants :

Pense clairement et s'exprime bien, notamment sur les sujets techniques, et a de l'imagination et un penchant pour la création ou l'invention… Il est centré sur le travail à un point que cela en devient presque un passe-temps pour lui et il travaille exceptionnellement dur et longtemps, il se consacre aussi aux tâches de routine et administratives avec intérêt et application, bien que ce soit au détriment de travail qu'il trouve plus intéressant. Il a un sens de l'humour plutôt développé, c'est un bon marin expérimenté qui se maintient en forme. Une forte personnalité avec la capacité à susciter l'enthousiasme. Populaire.

On sent presque une pointe de contrariété dans le ton de son commandant, dérangé par l'enthousiasme de Hasler.

Le journal soigneusement tenu par Hasler indique qu'il entre au Centre de développement des Opérations Combinées (CODC), basé à Eastney Barracks, à Southsea, près de Portsmouth, à 10 heures 30 précises, le lundi 26 janvier 1942. Il devient major d'active. Auparavant connu sous la dénomination de Centre de développement et d'entraînement interservices (ISTDC), ayant ouvert ses portes en mai 1938, le CODC (qui fait partie du COHQ) est chargé de concevoir et de fournir des solutions pratiques pour les raids et les offensives amphibies. Bref, le CODC est l'atelier amphibie des Opérations Combinées.

Des victoires importantes remportées par la marine italienne contre la flotte de Méditerranée, en 1941, ont prouvé, sans aucun doute possible, que des hommes opiniâtres et bien entraînés pouvaient percer les défenses d'un port aussi lourdement protégé soit-il. Le COHQ s'est donc mis en quête d'un homme qui conduirait les efforts britanniques afin d'obtenir des résultats similaires. Les connaissances maritimes approfondies que Hasler a acquises de première main au cours de ses années de navigation en solitaire et sur le champ de bataille, ainsi que son inventivité, font de lui l'homme idéal pour cette tâche. Il est parfaitement au courant des raids en canoë menés par Courtney en Méditerranée, en 1941, et cette année-là, il soumet

un document au COHQ pour suggérer de faire appel à des nageurs sous-marins qui utiliseraient l'appareil de Davis (Davis Sous-marin Escape Apparatus ou DSEA) pour atteindre les ports ennemis dans le but de perpétrer des sabotages. Ses amis et lui s'en étaient déjà servis à des fins sportives, dès 1935, en Égypte. Ses idées avaient été refusées à l'époque, mais Blondie ne les a pas oubliées pour autant.

Au CODC, il a essentiellement pour rôle d'améliorer les techniques et équipements utilisés par les Opérations Combinées pour les missions amphibies, les raids et les sabotages menés contre des ports ennemis. Il allait passer beaucoup de temps au 1a, Richmond Terrace. Sa première visite au COHQ a lieu dès son deuxième jour en poste, son journal fait état d'un schéma qui allait se répéter plusieurs fois dans les mois suivants. La nuit précédente, il avait ébauché les grandes lignes de son prochain rendez-vous, qui inclut la nécessité d'identifier des moyens d'infiltrer de petits groupes d'hommes entraînés en territoire ennemi :

08.30. Train de Havant à Waterloo avec le capitaine [T.A.] Hussey [RN].[36]

36 Le capitaine Thomas (« Tom ») Hussey est le commandant du CODC, et donc le supérieur immédiat de Hasler. En avril 1942, il devient coordinateur des expériences et développements au COHQ (pour devenir, en août, directeur des expériences et exigences de l'état-major, ou DXSR) et il est remplacé au CODC par le lieutenant-colonel H.F.G. Langley, de la Royal Artillery.

10.45. Rencontre CCO [Commodore, Opérations Combinées (Mountbatten)] et contre-amiral [H.E.] Horan [DSC]. Grandes lignes approuvées. CCO appelle ADNI [Assistant Director Naval Intelligence] pour autoriser l'accès aux informations.
11.30. Visite ADNI, puis NIDVII [Section 7 du département des renseignements de la Navy] jusqu'à 1815.
18.15-22.00. En compagnie du NID 3/Xi (rapports d'interrogatoires). Nuit à l'hôtel de Charing Cross.

Approuvant immédiatement les lignes directrices définies par Hasler, Mountbatten lui demande de se concentrer sur le développement de méthodes d'attaque de navires au port. En tête de liste des préoccupations de Mountbatten, il y a la nécessité de concevoir un équivalent britannique à la vedette explosive italienne si dévastatrice, qui suppose qu'un homme extraordinairement brave lance le bateau à moteur bourré d'explosifs à pleine vitesse contre un bateau, comme une torpille humaine, le pilote s'éjectant par l'arrière dans la mer, quelques instants avant que l'arme destructrice ne frappe sa cible. Ce sont six de ces bateaux kamikazes de ce

type qui ont attaqué et coulé le croiseur HMS *York*, dans la baie de La Sude, en Crète, le 26 mai 1941.

Dans les mois qui suivent, Hasler se consacre presque exclusivement à cette tâche, et il travaille en étroite collaboration avec des architectes navals pour construire, pour la Royal Navy, un navire ressemblant à celui des Italiens. Le bateau est surnommé « Boom Patrol Boat » (BPB), en référence à la nécessité pour ce bateau de franchir ou de traverser d'une façon ou d'une autre les filets anti-sous-marins qui protègent les ports contre une attaque par des sous-marins ou des petits navires. Une dangereuse machine équipée d'un moteur V12 Lagonda dont la proue est bourrée d'assez d'explosifs pour percer l'épaisse cuirasse d'un navire de guerre au niveau de la ligne de flottaison, est ainsi conçue et testée.

Mais les vedettes rapides, aussi distrayantes soient-elles, ne sont pas la principale obsession de Hasler. Son journal révèle qu'au cours de ses premiers jours à Eastney, Hussey avait présenté son projet à la poignée d'hommes qui étaient alors impliqués dans le développement du canoë militaire. Faire franchir les défenses immergées qui protègent un port ennemi au BPB était une chose, mais passer les défenses, puis récupérer le pilote du BPB à l'eau après qu'il a lancé le bateau plein gaz sur sa cible, est une mission qui, d'après Hasler, est du ressort de canoéistes.

L'après-midi du jeudi 29 janvier 1942, à Eastney, il reçoit la visite du capitaine Gérald Montanaro de la 101^{e} Troupe basée à Douvres (qui est en cours de fusion avec la 2nd Special Boat Section (SBS) de la Special Service Brigade) et, quelques jours plus tard, il se rend au HMS *Vernon* pour « discuter de l'hébergement des gars de Gérald Montanaro ».[37] Montanaro en profite pour résumer à Hasler l'état d'avancement actuel des canoës de l'armée et il lui propose de visiter sa petite base, dans le port de Douvres, pour essayer l'équipement qui y est utilisé. Les canoës dont se sert Montanaro sont pour l'essentiel des Folbot civils en l'état, des bateaux dont la construction laisse à désirer, en toile enduite de caoutchouc tendue sur un châssis en contreplaqué rigide de 4,90 mètres, qui se divise en trois parties pour le transport. Son cockpit est ouvert et n'est pas vraiment conçu pour une mer agitée ou une exposition prolongée aux conditions difficiles de la haute mer.

37 Le HMS Vernon est un bâtiment qui abrite la Branche Torpille de la Royal Navy chargée de la pose de mines et du développement de contre-mesures.

Hasler le déteste dès le premier coup d'œil. Sa toile se déchire facilement, il est fragile (il est notamment impossible de le traîner sur une plage de galets sans qu'il ne soit réduit en miettes), et ses trois parties détachables exigent qu'il soit remonté sur le pont d'un sous-marin ayant fait surface avant d'être mis à l'eau. La version pliable du canoë a été conçue pour résoudre ce problème, mais son assemblage sur le pont d'un sous-marin est aussi difficile et prend beaucoup plus de temps que ne le veut la prudence, non seulement pour l'équipage, mais surtout pour le sous-marin ayant fait surface.

L'Amirauté a arbitrairement nommé le Folbot « Cockle », la version civile standard destinée à un usage militaire étant le Cockle MkI, même si une série de modifications a été apportée aux différents canoës qui sont tous réunis sous l'étiquette « MkI ». Hasler qui déteste ce nom, car il le trouve trop frivole, écrit une lettre de réclamation indignée à l'Amirauté. Ses revendications restent lettre morte. Des améliorations minimes de l'original aboutissent au Cockle MkI[38] et, en 1943, le MKI**.

38 Folbot Folding Boats Ltd, à l'est de Londres, a été réduit en cendres par des bombardements pour ressusciter peu après sous la forme de Folboats Ltd, à Cambridge. La qualité des canoës ne s'est pas améliorée pour autant.

La mauvaise qualité des premiers bateaux commandés par l'Amirauté à Folbot Ltd, à Londres, pousse Tom Hussey à rechercher un autre fournisseur. À l'occasion de ses recherches, il rencontre Fred Goatley de Saro Laminated Wood Products Ltd, sur l'île de Wight, et se rend chez Tyne Folding Boat Company, à Richmond. Fred Goatley a produit un navire d'assaut pliant pouvant recevoir un équipage de douze rameurs qui est déjà utilisé pour les raids. Sans la promesse d'une commande ferme, il s'attelle néanmoins à la conception d'un canoë pliable. Courant septembre 1941, il dessine un modèle biplace de quinze pieds (4,57 mètres). Hussey lui dit qu'il n'y a pas encore de demande pour ce type d'embarcations, mais Goatley persévère en prenant sur son temps et pour en améliorer la conception à ses frais. Le 10 mars 1942, il écrit à Hussey pour l'informer qu'il a conçu un canoë pliant biplace capable de passer par une écoutille circulaire de 60 cm, ce qui correspond au diamètre de l'écoutille de chargement des torpilles d'un sous-marin. Le fruit de l'initiative de Goatley ne pouvait pas mieux tomber pour Hasler.

Le SOE compte parmi les organisations qui entretiennent une présence permanente et active à Richmond Terrace. Dès ses premières visites, Hasler intègre le représentant du SOE, le major David Wyatt, dans les discussions, et le CODC bénéficie directement des progrès techniques faits par le SOE dans le domaine de la guerre subversive. À la lecture du journal de Hasler, il est clair que le COHQ est étroitement lié au SOE, principalement par le biais de Wyatt : Hasler allait avoir de nombreux échanges avec le SOE à propos des meilleures méthodes d'infiltration discrète de saboteurs en territoire ennemi. Dans l'un des premiers rapports de Wyatt, daté du 19 janvier 1942, il est écrit : « J'ai obtenu la permission… d'organiser une réunion entre un officier de la Station XII et le major Hasler du CODC pour discuter des attaques sur des navires de guerre au port. » Voici ce qu'on peut lire dans le journal de Hasler, à la date du 25 juin 1942 : « Ai rencontré une personne du SOE [à Lump's Fort, Southsea]. Avons discuté de la "sole de Douvres" ».[39]

39 Probablement un exercice ou une opération, il n'en reste aucun détail dans les archives du SOE.

Mais pour l'instant, le CODC ne dispose pas de canoës permettant à Hasler de développer ses idées. Le 20 février, il se rend au chantier Sparke, sur l'île de Hayling, pour se renseigner en vue de l'achat d'un canoë : on lui conseille de s'adresser aux *ship chandler's* à Worthing. Ce soir-là, il passe du temps à écrire des lettres, demandant l'autorisation d'acheter un petit nombre d'embarcations civiles à des fins d'essais. Le dimanche suivant, de retour chez lui, il « réfléchit à la technique du canoë », un sujet auquel il se consacre tout l'après-midi du lundi 23 février avec le major Roger Courtney, à Eastney. Le lundi 9 mars, il est de retour à Londres, accompagné de Hussey, pour rencontrer Courtney et Montanaro, à 14 heures 15 « afin de discuter des besoins spécifiques aux MKII Tadpole ». Cela s'avère une réunion cruciale car tous sont d'accord pour donner à Hasler la responsabilité de développer une version améliorée d'un canoë militaire opérationnel pour un usage étendu à tous les corps d'armées. Les trois hommes sont d'accord pour affirmer que le Cockle Mark II (la tentative faite par Hasler de le nommer « Tadpole » n'aboutit pas) doit répondre au cahier des charges suivant :

1. doit être un canoë couvert propulsé par deux hommes utilisant des pagaies doubles

2. charge maximale autorisée de deux hommes de 82,6 kg et 50,8 kg de marchandises, soit 216 kg au total
3. dans l'idéal, le poids du bateau doit être inférieur à 32 kg… mais il est indispensable qu'il soit inférieur à 45 kg
4. doit être facilement manœuvrable pendant des périodes prolongées, à une vitesse de 3 nœuds, à pleine charge, et à une vitesse maximale de 5 nœuds, par petit temps
5. doit pouvoir résister à un vent de force 4 au large, et doit pouvoir faire une arrivée de plage dans les vagues
6. peau suffisamment résistante pour pouvoir être posée sur des galets et pour tolérer les contacts avec d'autres bateaux
7. longueur d'environ 16 pieds (4,87 m)
8. barrot : stabilité suffisante pour satisfaire le point (1) ci-dessus sans nuire à la possibilité de sortie par l'écoutille à torpilles avant d'un petit sous-marin. Cela exige que la largeur du canoë plié soit inférieure d'au moins 1,25 cm aux 64,7 cm de diamètre de l'écoutille de chargement des torpilles d'un sous-marin de classe T.

Hasler précise aussi que le nouveau canoë doit pouvoir être assemblé par son équipage en moins de trente secondes dans le noir.

Le déploiement de canoës dans des opérations militaires couronnées de succès accapare de plus en plus l'attention de Blondie. Il est notamment frappé par le fait qu'il y a plusieurs façons de pénétrer dans un port ennemi. La première est la méthode italienne : beaucoup de bruit, grande vitesse, grosse fumée et une bonne dose de courage indéfectible. Son BPB à motorisation V12 Lagonda devrait y parvenir. Il existe toutefois d'autres solutions plus subtiles dans lesquelles les Italiens ont déjà démontré leur considérable expertise. Il s'agit notamment de la nage sous-marine et de l'utilisation de minuscules sous-marins biplaces aptes à contourner les défenses immergées, chose impossible pour les sous-marins conventionnels. Les saboteurs sous-marins posent alors des mines magnétiques à retardement sur les coques, et s'en vont bien avant les explosions et l'inévitable agitation qui s'ensuit.

La seule approche qui n'a pas encore été adoptée par les Italiens, pourtant intrépides et innovants, nécessite l'emploi de canoës militaires pouvant se glisser au-dessus, plutôt qu'au-dessous, des défenses immergées. Les canoës peuvent être lancés depuis des sous-marins (ce qui n'est pas le cas

du BPB) et pénétrés furtivement dans un port. Approcher un BPB d'un port ennemi demande une habileté considérable ; en comparaison, faire franchir des défenses immergées à un petit nombre de canoës pour infiltrer le sanctuaire défendu d'un port est plus évident. La principale difficulté est d'atteindre la cible – les options disponibles sont le bateau, l'avion ou le sous-marin. Les MTB peuvent transporter des commandos depuis l'Angleterre jusqu'au nord de la France, mais pas plus loin. Il n'existe pas non plus de moyen permettant de transporter des BPB ou des canoës par avion ou de les larguer par parachute. L'autre mode de transport, qui a été pratiqué en 1941 en Méditerranée, est le sous-marin. Mais ils ne sont pas très nombreux en service à la Royal Navy. À son entrée en guerre, la Grande-Bretagne possède soixante sous-marins, et neuf sont en construction. Vingt-neuf seulement se trouvent dans les eaux territoriales et dans l'Atlantique.[40] Cette flotte est clairsemée par l'ennemi, un sous-marin étant perdu en 1939, 24 en 1940, 11 en 1941 et 19 en 1942.

40 Au total, 178 sous-marins ont été en service actif pendant la guerre.

Depuis que Montanaro et Courtney reconnaissent le rôle que le CODC peut jouer dans l'élaboration d'une idée que les trois hommes ont chacun de leur côté, Blondie se remet au travail avec un enthousiasme décuplé. Son journal est témoin de son obsession grandissante pour le potentiel offert par ce moyen d'infiltrer les ports ennemis. Sa première tâche est de créer le canoë militaire parfait. Pour y parvenir, il doit connaître tous les modèles qui, en plus du Folbot, sont disponibles sur le marché civil et peuvent éventuellement être modifiés pour un usage militaire.

Le jeudi 12 mars, il se rend en voiture à Worthing, avec le sergent Pennicott, l'un des deux Royal Marines affectés à Hasler pour l'aider dans ses essais et expérimentations (l'autre est le caporal Wallis) et collectivement désignés par la dénomination « Détachement expérimental » (*Experimental Party*). Blondie commande deux bateaux. Les canoës sont livrés à Eastney le lundi suivant. Il les nomme *Cranthorpe* et *Blondin*. Il a déjà demandé à Courtney de lui envoyer deux Folbot sur les stocks existants : ils arrivent à la caserne d'Eastney le jeudi 24 mars. Les jours suivants, Blondie s'évertue à apprendre le canoë à Pennicott, à bord de *Cranthorpe*, même si celui-ci ne s'avère pas très bon marin, et si le canoë est très endommagé dès sa première sortie en mer. Il constate que le second est quasiment impossible à manœuvrer et, exaspéré, il écrit dans son

journal : « Ai essayé *Blondin* pour la première (et presque la dernière) fois. Ce bateau, c'est de la rigolade. »

Tandis que les semaines passent, entre deux visites au COHQ à Richmond Terrace, Hasler continue à améliorer le BPB et à tester la nage sous-marine avec l'équipement de survie Davis. Quand il a du temps libre, il le passe en mer. Dès l'arrivée des Folbot, il en sort un en solitaire pour la première fois, puis recommence deux jours plus tard, « testant les positions avant et arrière » par vent de sud-est tandis que le reste du Détachement expérimental passe la journée dans des Folbot biplaces. Hasler est vite convaincu qu'aucun bateau existant, que ce soit *Cranthorpe*, *Blondin* ou le Cockle MkI (« Folbot »), ne satisfait aux exigences d'une embarcation robuste, pouvant être lancée depuis un sous-marin et capable de résister à la haute mer et aux plages de galets, sans parler de la nécessité de transporter un lourd chargement de mines antinavires. Il devait concevoir, et peut-être même construire, son propre canoë. Dans l'espoir de l'aider, Hussey lui transmet une lettre de Fred Goatley datée du 10 mars, le pressant de rencontrer l'architecte naval sur l'île de Wight. Les deux hommes s'entendent bien. Hasler expose ses attentes à Goatley et lui demande de préparer des plans qu'ils reverraient ensemble. Goatley accepte, assurant Hasler qu'il ne voit aucun problème à produire une embarcation du type demandé.

De retour à Southsea dans l'après-midi, Hasler reçoit un autre visiteur : le major Gus March-Phillips du Commando n° 62. Hasler l'amène voir *Cranthorpe* en cours de réparation et il lui décrit le travail que Fred Goatley a entrepris pour lui concernant le MkII. March-Phillips se rend régulièrement à Southsea, mais il est clair, d'après le journal de Hasler, qu'en ce qui concerne la conception des canoës militaires, il n'apprend pas grand-chose de ses amis du SSRF.

Le mardi 31 mars que Hasler peut enfin prendre le train pour se rendre de Londres à Douvres afin d'accepter l'invitation faite par Montanaro de jeter un œil à la 101e Troupe. L'après-midi, il passe l'équipement en revue ; il assiste à une démonstration de Cockles MkI et I*, comprenant la mise en place d'une mine de Type R (*limpet*) sur la coque de navires à l'aide d'une « baguette de mise en place » conçue par Montanaro. Le canoë se place contre le flanc de sa cible, et pendant que l'un des équipiers se tient à la coque à l'aide d'une poignée magnétique pour stabiliser le canoë, le second

équipier fait descendre la mine le long de sa coque au moyen d'une longue tige métallique.

Une fois que les aimants de la mine ventouse ont rempli leur rôle en fixant le *limpet* à une profondeur d'un mètre cinquante ou d'un mètre quatre-vingt au-dessous de la ligne de flottaison, la baguette est détachée et placée sur une autre mine. La coque des grands navires de haute mer est divisée en compartiments, ce qui oblige à placer plusieurs mines à différents endroits pour s'assurer que le bateau coule. Le mécanisme de déclenchement permet de régler des durées variables avant l'explosion. La première mine *limpet* a été mise au point par Stuart Macrae (rédacteur en chef du magazine *Armchair Science*) et le major C.V. Clarke en 1939.[41] Le SOE a amélioré l'invention qui a initialement été conçue en forme d'assiette pouvant se fixer sur un bateau par une série d'aimants. Des pattes en caoutchouc placées du côté du contact permettaient de suivre la courbure de la coque, et six aimants veillaient à ce que le dispositif reste en place. La mine contenait 2 kg d'explosifs et mesurait 24 cm par 14 cm.

41 L'histoire de l'invention du limpet est brillamment racontée par son inventeur, Stuart Macrae, dans Winston Churchill's Toyshop (Roundwood Press, Kineton, 1971), Churchill's Toyshop étant le surnom donné au MD1, un organisme de recherche et de développement d'armes rattaché au ministère de la Défense britannique.

Pendant deux heures cette nuit-là, Hasler participe à un exercice de routine avec le Cockles Mark I* dans le port de Douvres, par vent frais du sud-ouest. Enthousiasmé par sa rencontre avec Montanaro, mais toujours convaincu que les Folbot de la 101e Troupe ne sont tout bonnement pas adaptés aux missions de raids exigées par les Opérations Combinées, Blondie rentre à Southsea décidé à traduire ses premières idées de conception en un prototype qu'il appelle désormais le MkII. Le lendemain, il est assis à son bureau pour dessiner ses plans initiaux. Le 2 avril, à 15 heures 15, il les remet à Fred Goatley qui lui promet de construire un prototype avant la fin du mois.

Dans son journal, à la date du 11 avril, Hasler note en aparté : « Raid sur Boulogne, Montanaro. » Le quasi-désastre de l'Opération J.V., quand la toile enduite de caoutchouc du MkI de Montanaro se déchire sur un obstacle immergé dans le port de Boulogne, prouve irrémédiablement à Hasler l'inadéquation du Folbot pour des missions de combat, comme le démontrera d'ailleurs la première utilisation offensive des Folbot pendant la guerre. En mai 1941, le sergent Allen et le Marine Miles pénètrent dans le

port de Benghazi à bord d'un Folbot et coulent un navire ennemi en y fixant des *limpets*. Malheureusement, en s'éloignant, leur embarcation heurte une pièce de maçonnerie immergée et coule. Les deux hommes sont faits prisonniers. En une autre occasion, un Folbot se brise dans la houle après sa mise à l'eau depuis un sous-marin et l'opération est annulée. Les Folbot originaux, comme ceux qui ont été modifiés, ne sont tout bonnement pas assez robustes pour un usage militaire.

Hasler, et le Détachement expérimental, travaillent dur. Peut-être inconsciemment, il répète sa méthodologie d'entraînement en prévision du moment où il aura sa propre petite unité à préparer pour la guerre. Il cherche à démêler ce qui est important, et ce qui ne l'est pas ; ce qui nécessite de l'entraînement, et ce qui demande une application constante. Ewen Southby-Tailyour, le biographe de Blondie, explique l'acharnement de Hasler dans ses expériences : « Les essais se succèdent et ils ne cessent de pagayer pour rendre leurs bras toujours plus forts, ils testent des techniques d'embarquement et de débarquement en mer, ils pagaient avec une pagaie double pour gagner de la vitesse, et avec une pagaie simple pour réduire leur silhouette. Pendant des heures d'affilée, il demande aux équipiers de se tenir assis, courbés et sans bouger pendant que le canoë dérivait comme un tronc d'arbre. »

À 22 heures 15, le soir du dimanche 31 mai, Hasler amène le Détachement expérimental en sortie pour sa première patrouille nocturne. Les patrouilles de Margate ont été conçues pour entraîner le Détachement expérimental dans d'authentiques missions de défenses marines nocturnes, tout en poursuivant les essais de bateaux. À chaque fois que le temps le permet, le Détachement expérimental prend la mer, dans l'obscurité, s'entraînant autour des défenses immergées. À 18 heures 30, par une chaude journée de 2 juin, Hasler sort en Cockle MkII avec le corporal Wallis : « Avons visité bateau de patrouille. Avons continué sur [HMS] *Dolphin*,[42] avons basculé les deux compas P8 [empruntés à l'aéronautique] cap au N magnétique et à l'E et on les a bien eu. Ai utilisé 20 obus pour un exercice de tir. »

42 Héberge à l'époque le Service des sous-marins de la Royal Navy, au Fort Blockhouse, à Gosport, et l'école des sous-marins de la Royal Navy. C'est là que les hommes du RMBPD apprennent à utiliser l'équipement Davis (Davis Submerged Escape Apparatus ou DSEA), en plongeant depuis la tour d'entraînement à la fuite d'un sous-marin par de grandes profondeurs (submarine escape training tower (SETT), qui est un réservoir d'eau d'une profondeur de 30 mètres utilisé pour l'instruction à la fuite de tous les sous-mariniers de la Royal Navy.

Deux jours plus tard, un autre exercice « Margate » débute à 21 heures 30, sur la plage de Southsea, avec le vaisseau de patrouille. À 22 heures, ils s'entraînent au tir au Colt 45. C'est le calme plat. La patrouille retourne à terre sans avoir été inquiétée par la Boom Patrol ou des sentinelles côtières. Hasler se couche à 4 heures du matin. Dix jours plus tard, ils effectuent un autre exercice « Margate », avec des MkI et des MkII. De nouvelles leçons sont tirées de chaque sortie en canoë. À cette occasion, Hasler consigne : « Vent d'est modéré… Le clapot entre dans le bateau en s'infiltrant sous le bord du revêtement. Ai élaboré exercice d'attaque (pagaies simples) contre torpilles humaines en utilisant des pistolets automatiques et des charges. 2 heures, échouage et arrivée en toute clandestinité. Ai dormi au bureau. » Le problème de l'infiltration d'eau devant être résolu, le matin du 16 juin, Hasler est à son bureau et dessine de nouvelles housses de cockpit.

Alors que Hasler est allongé dans son bain, le matin du 21 avril, ses pensées se tournent vers l'organisation qui pourrait utiliser les canoës dans des opérations contre l'ennemi. « Embryon d'idée pour un plus grand rôle en service actif de votre très dévoué », écrit-il. Étant un homme d'action, il ne veut pas se résigner à rester confiné à un poste administratif, aussi intéressant et concret soit-il, pour toute la durée de la guerre. En plus de concevoir un canoë de combat, pourquoi ne pas créer en même temps une petite organisation de raid spécifiquement dédiée à la protection des ports alliés et à l'attaque des ports ennemis ? Lorsqu'ils ne sont occupés ni à l'une ni à l'autre activité, les hommes peuvent être employés en renfort du Détachement expérimental désespérément inadéquat – en termes de taille – et participer à des tests opérationnels de nouvelles idées et d'équipements. Il pourrait les diriger lui-même. Deux jours plus tard, il en fait la suggestion à Tom Hussey, qui est immédiatement d'accord, suggérant que ce qu'il faut, c'est une unité uniquement composée de Royal Marines.

Ensuite, les événements se précipitent. Le lendemain, le 24 avril, il présente son idée d'un « détachement de patrouille portuaire de Royal Marines » à Londres, au colonel Godfrey Wildman-Lushington, le chef d'état-major du COHQ, qui est aussi un Royal Marine. Très judicieusement, Hasler n'insiste pas sur le potentiel de son « détachement de patrouille portuaire » à devenir une autre organisation de raid : avec les Commandos (le SBS) et le SSRF du SOE, il y en a déjà probablement plus qu'assez d'effectuer tous les raids demandés par les Opérations Combinées, et il n'y

a pas la place pour une armée privée du type de celles qui ont proliféré au cours des dix-huit mois précédents. L'objectif n'est pas de se « spécialiser dans des raids de petite envergure sur des positions côtières, des démolitions à terre, la reconnaissance de plages, des patrouilles de routine à bord de sous-marins, ou encore des débarquements et des récupérations d'agents », car ces fonctions sont « adéquatement remplies par d'autres ». Au lieu de cela, le Royal Marine Boom Patrol Detachment (RMBPD)[43] se concentrerait sur l'application de « nouvelles méthodes d'attaque de navires au port ».

43 Quand Mountbatten autorise la nouvelle unité, il remplace « Harbour », son nom initial, par « Boom ».

Ce n'est évidemment pas tout à fait vrai. Hasler bout de reprendre du service au combat. Dès le départ, il souhaite que la nouvelle organisation soit une unité combattante dont l'objectif est de concevoir et de mettre en œuvre des moyens innovants pour pénétrer dans les ports ennemis. Hasler a pour ambition d'aller faire la guerre chez l'ennemi et il n'a jamais douté des espoirs qu'il nourrissait lors de la création du RMBPD : rester au large de la plage de Southsea, ou traîner autour des défenses immergées pour s'entraîner ou pour faire des essais, n'en faisait certainement pas partie. Pourtant, la désignation de « Boom Patrol » donne à l'unité un nom de guerre suffisamment défensif pour satisfaire les inquisiteurs même les plus insistants.

Hasler profite de toutes les occasions qui lui sont offertes de harceler le COHQ pour être autorisé à transformer le Détachement expérimental en une unité opérationnelle. Son insistance est récompensée. Mountbatten transmet sa proposition de former le Royal Marine Boom Patrol Detachment à l'Amirauté pour son approbation finale le 26 mai. L'Amirauté accepte la proposition de Mountbatten et lui accorde l'autorisation de réunir environ trente officiers et hommes, prenant effet à dater du 6 juillet 1942. Hasler en est le premier officier commandant avec pour objectif l'essai et la livraison opérationnelle de méthodes de protection des ports alliés et d'infiltration des ports ennemis.

À partir du moment où le RMBPD est formé, Hasler ne perd aucune occasion de harceler le COHQ pour qu'il trouve une opération adaptée à sa petite unité. Ce n'est pas un va-t-en-guerre, mais il sait bien qu'une organisation militaire dénuée d'objectif est une proie facile pour la fusion

ou le démembrement. Et il a raison de s'inquiéter. Malgré la rapidité et la facilité apparente avec lesquelles son organisation a été formée, des forces puissantes s'unissent rapidement contre toutes les soi-disant armées privées, appelant à leur fusion. L'après-midi du 17 août, August Hasler est à Richmond Terrace pour une conférence « avec [le major général Sir Robert] Laycock, [Tom] Hussey, [Gus] March-Phillips et [le colonel Geoffrey Courtney][44] pour ré-amalgamer les trois unités. « Ai réussi à l'empêcher pour l'instant, mais je crains que le CCO n'en tienne pas compte. » Il est clair que l'on songe à réunir ces unités de raid, mais Hasler cherche évidemment à préserver la particularité de sa création. Cela l'incite inévitablement à trouver une opération qui démontrerait ses compétences et son utilité.

44 À ne pas confondre avec Roger Courtney, son frère. Geoffrey Courtney est le premier officier commandant du COXE (Combined Operations Experimental Establishment), un dérivé du CODC à Portsmouth. En tant qu'officier du MI5, il a dirigé le Bureau spécial du renseignement de l'est de la Méditerranée, de 1921 à 1938, avant de diriger le poste du MI6 à Paris, jusqu'à la chute de la France en juin 1940.

Le 25 avril, Hussey autorise la demande de Hasler de passer commande à Fred Goatley pour la production de six prototypes de Cockle MkII (quand la lettre de l'Amirauté arrive à Saro Ltd, Goatley est perplexe en les voyant décrits comme des « plates »). Hasler projette d'en garder deux pour le Détachement expérimental, tandis que les autres seraient alloués à la 2nd Special Boat Section, aux sous-mariniers du HMS *Forth* (le navire-support de la 3e Flottille de sous-marins basée à Holy Loch) et au SSRF.

Quand il est à Southsea, Hasler passe une grande partie de son temps libre en mer, pour faire des essais et prendre des mesures, se perfectionner autant que possible à l'art du maniement d'un canoë. Non content de tester les embarcations, il s'efforce de lire tout ce qu'il peut à leur sujet. Il ne tarde pas à faire autorité, en Angleterre, sur la question des kayaks de mer : la seule source de réponses aux questions qu'il soulevait semblait être ses propres expériences.

Son détachement expérimental et lui-même passent de plus en plus de temps avec leur collection hétéroclite de canoës inappropriés, le long des défenses immergées qui s'étirent de Lumps Fort, au bout de la plage de Southsea, jusqu'à Horse Sands Fort, pour tester le caractère marin des différentes embarcations et leurs aptitudes en tant que briseurs de défenses immergées. Hasler connaît les eaux du Solent presque comme sa poche,

mais le bras de mer n'en demeure pas moins un endroit hautement gardé et extrêmement sensible pour la défense navale du sud de l'Angleterre, et en particulier pour l'immense base navale stratégiquement critique de Portsmouth. Un navire patrouille en permanence à proximité des défenses anti-sous-marines.

La zone est strictement interdite à la plaisance, mais cela n'a jamais tracassé Hasler à qui rien ne plaît plus que d'amener ses petites amies successives dans des virées le long des défenses à bord de sa yole, *Mandy*. À chaque fois que la vedette de la police maritime met le cap sur *Mandy*, la jeune femme à son bord se voit fermement enfoncer une toque de Wren sur la tête pour donner l'impression que c'est un bateau en service. Même quand il est clairement en opération ou en train d'essayer un canoë, Blondie se donne rarement la peine de demander l'autorisation pour ses incursions à proximité des défenses immergées, même si c'est toujours dans le cadre d'exercices de nuit, car cela démange toujours les sentinelles de la brigade de défense de tirer à balles réelles sur les intrus suspects (comme cela a été le cas, au moins une fois, sur les hommes de Hasler). À la date du 25 avril, son journal contient une description typique de l'une de ces sorties, alors qu'il ne s'est pas donné la peine de prévenir la capitainerie de ses projets : « Sortie à bord de *Cranthorpe* – Ai taquiné les défenses immergées et ai décampé dans un bon vent de SE. Me suis fait arrêter au retour. Raccompagné en voiture du personnel. »

Le 30 avril, il passe tout l'après-midi chez Saro pour tester le prototype presque achevé du Cockle MkII et régler les détails de sa conception avec Goatley, qui a tenu parole. Le modèle qu'il montre à Hasler répond presque point par point aux exigences de Blondie. L'embarcation mesure 4,47 mètres de long et 72 cm de large, elle peut s'aplatir pour passer d'une hauteur de 28,5 cm à 15 cm tout juste, avec un fond plat en contreplaqué de 3 mm d'épaisseur et deux glissières parallèles. Elle est couverte d'une épaisse toile enduite de caoutchouc. Hasler réclame un brise-lames à l'arrière pour les arrivées de plage et demande à ce que l'hiloire du cockpit soit évasée tout autour, de façon à recevoir une autre innovation : une veste étanche qui s'ajuste autour de la hiloire quand l'équipage est à bord – un premier exemple de jupe moderne.[45]

45 La version finale livrée à Holy Loch pour l'Opération Frankton, fin novembre 1942, conformément aux ordres de l'Amirauté, au lieutenant Dick Raikes RN, capitaine du HMS Tuna, décrit l'embarcation comme mesurant 4,77 mètres de long.

Le 13 mai, de retour au chantier naval de Saro sur l'île de Wight, Blondie examine un Cockle construit pour le SOE (le SSRF) et, dans l'après-midi, il teste pour la première fois un Cockle MkII sur la Medina, près du chantier. Il est décidé à ne pas accepter un MkII de second ordre et insiste sur l'importance du processus d'essais et d'amélioration. Il se retrouve à discuter des moindres aspects de la conception avec Goatley, avant de tester le prototype révisé en mer. Pour la période de mai à juillet, son journal démontre le niveau d'attention qu'il accorde à tout ce processus. Le lendemain du jour où il réceptionne le premier prototype de MkII monoplace de Goatley, il sort en mer, au large de la plage de Southsea, avec un lest de 68 kg, et il fait la course avec un MkI dans l'après-midi, avant d'effectuer des tests en charge maximale. À 18 heures, il sort à nouveau le MkII, avec un lest de 227 kg. Ses efforts s'avèrent trop acharnés pour les canoës, le Détachement expérimental inondant et cassant le barrot avant d'un MkII.

Fred Goatley se rend à Southsea le 20 mai pour discuter des modifications imposées par ces avaries, et, le 28 mai, Hasler se retrouve à nouveau à Saro pour jeter un œil à la progression des travaux. Il est très satisfait des résultats, prenant livraison deux jours plus tard du prototype reconstruit, le sortant en solitaire sur le Solent, le dimanche 31, pour ce que son journal décrit comme « des essais réussis, munis d'un pistolet automatique et de grenades sous-marines [de 2,5 kg] ». Les grenades avaient été conçues pour être larguées par des canoës pour attaquer des mini-submersibles comme ceux que les Italiens avaient déployés efficacement contre les navires britanniques au port en Méditerranée. Le nouveau prototype a besoin d'être allongé, la version finale ayant une longueur de 4,77 m, un barrot de 60 cm et une hauteur de 29 cm. À vide, le canoë pèse près de 47 kg ; à pleine charge, avec deux équipiers, il pèse quelque 218 kg. Cinquante MkII sont ensuite construits par Goatley, dix revenant à Hasler au CODC et quarante à la 2nd Special Boat Section de Courtney, basée à Ardrossan, dans l'Ayrshire.

Cependant, Courtney et Hasler ne sont pas d'accord sur le plan final du MkII. Dans les dossiers du COHQ, il est écrit, d'un ton presque contrit, que Courtney et le SBS « pensent que le Cockle MkII n'est pas satisfaisant et pas marin [peut-être à cause de son incapacité – une fois chargé au maximum, et à cause de son fond plat – à se redresser une fois chaviré]. RMBPD pense que le Cockle MkI n'est pas satisfaisant ». George Courtney

écrit à propos de son frère que « Roger et Blondie ne sont pas d'accord sur l'équipement à transporter à bord des canoës. Roger pense que Blondie se focalise trop sur les gadgets et qu'un fragile canoë secoué par une mer agitée au large des côtes ennemies n'est pas l'endroit où mettre des ancres et des masses non-magnétiques de matériel de signalisation et de câblage avec lequel l'opérateur pourrait s'étrangler. »

Mais les essais continuent, les défauts mineurs étant identifiés et résolus, et les améliorations sont apportées à la conception en juin et en juillet. Le 6 juin, Hasler sort avec un MkII rempli d'eau, en le gardant à flot à l'aide de poches de flottaison. On peut encore s'en servir même s'il se redresse aux extrémités, note-t-il, et si « pagayer [est] épuisant ». Deux jours plus tard, il est à la planche à dessin de Saro, Fred Goatley dessine une pompe de cale pour l'embarcation, et le 9 juin, il pratique des tests de remorquage à pleine charge d'un MkI et d'un MkII, avant de vérifier que le prototype du MkII peut être inséré dans l'écoutille à torpille avant d'un sous-marin de classe U, le HMS *Unbeaten* : « Le MkII se comporte moyennement, sauf à petite vitesse, mais au moins, il reste droit. 12 heures 30. Ai essayé de faire passer MkII par l'écoutille du sous-marin HMS *Unbeaten* et ai décidé qu'on peut ajouter 3,8 cm de plat-bord. »

L'après-midi du 12 juin, il fait une sortie avec un Cockle MkII, pour essayer de mettre au point un moyen d'améliorer le confort de son assise, un signe révélateur de sa spondylarthrite ankylosante, qui demeure un secret pour tout le monde, sauf pour sa mère. Le 17, il note son verdict : les canoës MkII ne sont pas assez résistants sur l'eau, car ils sont trop légers et fragiles, notamment par grosse mer. Une fois encore, des discussions avec Fred Goatley conduisent à de nouvelles modifications. Les deux hommes redoublent d'efforts et l'embarcation d'assaut idéale commence à émerger de la chrysalide, grâce à leur partenariat productif.

6

« Boom Patrol »

Hasler cherche maintenant à recruter des officiers et des hommes pour venir étoffer le RMBPD, un corps de quatre officiers et de trente sous-officiers et Marines ayant été recrutés par le COHQ, le 27 juin 1942. Une annonce circule parmi les Royal Marines demandant des volontaires pour un « service périlleux ».

Comme la guerre est déjà bien avancée, et que la même requête a déjà été faite parmi les trois corps d'armée pour les Commandos, Hasler ne prédit pas les vocations que sa demande suscitera. En revanche, il est certain qu'il ne veut pas de risque-tout. Au contraire, il recherche de jeunes hommes en bonne santé, forts et motivés qui ont « hâte d'en découdre avec l'ennemi ; qui sont indifférents à leur sûreté personnelle, intelligents, vifs, exempts de liens familiaux solides et indépendants, bons nageurs et en bonne forme physique ». L'expérience n'est pas requise : Hasler veut pouvoir modeler ses nouvelles recrues sans avoir à les débarrasser d'abord de mauvaises habitudes qu'ils auraient prises ailleurs. Seuls leur détermination à apprendre et leur engagement comptent.

Aller prendre directement ses recrues parmi les rangs des Royal Marines était perçu comme offrant deux avantages. Le premier, exposé dans la proposition soumise par le lieutenant-colonel H.F.G. Langley au CODC, le 12 mai de cette année-là (mais rédigée par Hasler), est que « l'exécution de telles attaques est typique des Royal Marines, car cela demande une étroite coopération avec la Royal Navy, une aptitude au combat de type commando et une bonne dose de "sens marin" ». Le second avantage des Royal Marines est qu'ils ont une certaine dose de loyauté et d'engagement est la réputation. « Le succès de l'opération réside entièrement dans le moral des hommes concernés, écrit Langley. On estime qu'un excellent niveau moral

individuel peut être atteint en s'appuyant sur de solides prérequis en *esprit de corps*. »

Hasler a d'abord besoin de trois bons jeunes officiers, le premier pour être son officier en second et les deux autres pour commander chacune des sections de son détachement. Pour le premier poste, il a déjà un candidat en vue. Le 19 juin, il organise un dîner avec le lieutenant J.S. (« Jock ») Stewart, avec qui il a travaillé pendant la campagne de Norvège. Stewart semble intéressé et, après une visite au CODC à Southsea, le lendemain, il accepte la proposition de Hasler. C'est un bon choix. Bien qu'il n'ait que vingt-huit ans, ses hommes le surnomment « le vieux » à cause de son calme, de son bon sens et de sa maturité évidente. Pendant les phases préparatoires de l'Opération Frankton, Hasler ne confie ses secrets qu'à Jock Stewart.

Le 25 juin, il a l'occasion de choisir deux seconds lieutenants parmi la dizaine qui se présentent à la Royal Marine Small Arms School, à Browndown. Il porte son choix sur Jack Mackinnon et William (« Bill ») Pritchard-Gordon. Ils sont tous deux jeunes et dotés d'une grande force physique ; Mackinnon est un nageur exceptionnel et Pritchard-Gordon, un athlète expérimenté. Mackinnon se voit donner le commandement de la Section n° 1, et Pritchard-Gordon celui de la Section n° 2. Issu d'un milieu ouvrier (son père était gardien de stade), Mackinnon était employé de bureau chez un marchand de charbon à Glasgow avant de s'engager comme soldat chez les Royal Marines. Il a alors été sélectionné pour faire l'école d'officiers. C'est un meneur né, il est ferme et très apprécié de ses hommes, et Hasler le tient en haute considération.

Ce qui manquait en expérience aux deux subalternes, Hasler était certain qu'ils le compenseraient par leur enthousiasme et leur volonté d'apprendre. Le 4 juillet 1942, les deux hommes arrivent au Fort Lumps, à Southsea, le nouveau toit du RMBPD.

Trois jours plus tard, Hasler prend le train pour Plymouth pour faire passer des entretiens à tous les sous-officiers et Marines en vue de leur recrutement au BPD. Il choisit un sergent (Sammy Wallace), un caporal (Bert Laver) et quatre Marines pour recevoir une formation d'instructeurs. Le sergent « Bungy » Edwards, sergent-major du détachement, et le sergent King, l'instructeur d'entraînement physique, rejoignent la clique. Hasler s'est inquiété à tort de devoir racler le fond du panier des volontaires. Les hommes qui allaient entreprendre l'Opération Frankton étaient un condensé

de ce qui se faisait de mieux comme jeunes soldats enthousiastes, brillants et en bonne santé chez les Royal Marines.

L'homme destiné à partager le canoë de Hasler en tant que son n° 2 est Bill Sparks (ou « Ned » pour ses amis). Âgé de vingt ans, il est décrit comme étant « endurci, sec, terriblement maigre, plein d'humour, mais ses railleries perpétuelles sont compensées par son esprit et sa sagesse de Cockney ». Sparks récupère d'une bronchopneumopathie, après deux années passées sur le HMS *Renown,* quand il voit l'annonce demandant des volontaires pour un service périlleux. Las de ne rien faire, il veut venger son frère aîné Benny, qui a trouvé la mort quand le HMS *Naiad* a été coulé en mars 1942 par le sous-marin allemand U-565, au sud de la Crête. C'est son instinct qui lui dicte de s'enrôler dans le RMBPD ; il n'a pas la moindre idée de ce que la mission implique.

Les deux seuls soldats de carrière de l'équipe sont le sergent Sammy Wallace, originaire de Dublin dont il garde un fort accent, et le caporal Albert (« Bert ») Laver, âgé de vingt-deux ans, originaire du nord de Londres, plutôt réservé mais fiable. Discret et intelligent, le caporal Laver s'est enrôlé dans les Royal Marines peu avant la guerre. Sparks dit de lui qu'il a « les cheveux blonds et le visage rond ». C'est un sportif accompli. Pour sa part, Wallace est décrit comme « un joyeux extraverti. Lorsqu'un canoë chavirait à l'entraînement, il faisait immédiatement chavirer le sien pour être à l'eau avec ses hommes ». Sparks le décrit comme « plein de détermination enjouée même lorsque nous étions épuisés, il nous motivait pour continuer ». Fils de fermier et originaire de Glasgow, le Marine Robert (« Bob ») Ewart a vingt ans. Il est enthousiaste et brave. Sparks le décrit comme étant « silencieux, grand et anguleux » et il admire sa résistance physique. Le Marine William (« Bill ») Mills est « un gars plein d'entrain, altruiste et sympathique » originaire du Northamptonshire qui a travaillé dans une boutique de sport à Kettering avant de s'enrôler. Fort et en pleine forme, il contribue à faire passer plus facilement les situations difficiles, ce qui lui vaut la réputation de comédien de la section. Il a lui aussi tout juste vingt ans.

Le corporal George Jellico Sheard (surnommé « Jan » par ses amis) est petit et costaud. Originaire du Devon, ses neveux le décrivent comme « un frère adoré et très regretté dans une fratrie de dix. Étant le plus jeune, c'est lui le plus gâté, et tout le monde s'est étonné de le voir s'engager dans les Royal Marines ». Exceptionnellement, car Hasler a insisté pour accepter

uniquement des volontaires célibataires, Sheard se marie en août 1942, et sa femme ne tarde pas à être enceinte de leur premier enfant.[46] Il y a aussi le Marine David Moffatt, grand et fort, débordant de vie et d'enthousiasme. Il est né à Belfast mais vit à Halifax, dans l'ouest du Yorkshire. Sparks note que, contrairement à ses semblables, il jure rarement et boit très peu.

46 Sa femme et leur enfant à naître sont tués dans un raid aérien allemand sur Plymouth, le 17 décembre 1942, quelques jours après la mort de Shead dans les eaux froides, au large de la Gironde, le jour où le corps de Bob Ewart est découvert.

Le Marine Jim Conway est un jeune homme fort, silencieux, il a l'esprit vif et adore les chevaux, il est originaire de Stockport, dans le Cheshire. Lui aussi a vingt ans et il a été laitier avant de s'enrôler dans la Navy. Le Marine Bill Ellery, un homme fiable qui est aussi bon nageur, vient de Londres. D'ailleurs, c'est un sportif complet qui, d'après Sparks, aurait pu jouer pour Chelsea. Le Marine Fisher est « un jeune homme bien, qui ne sait pas nager mais qui a des tripes, originaire de West Bromwich ». D'après Sparks, il a tendance à être maladroit. Le sergent Wallace s'est efforcé de lui apprendre à nager, et il a échoué, mais alors qu'il ne démontre aucun penchant pour la nage de surface, il devient expert en nage sous-marine avec l'équipement DSEA. Âgé de trente ans, il est vieux comparé à ses semblables.

Dès le lendemain de leur arrivée de Plymouth à 21 heures, le lundi 6 juillet, Hasler commence à inculquer l'art de la guerre en canoë à sa nouvelle organisation. En raison de ses nouvelles charges, Val, sa petite amie de l'époque, qui réside pour quelques jours dans la maison de sa mère à Catherington, est reléguée au second plan. Comme son journal l'indique, il parvint à se faire pardonner ce soir-là :

Matin Instruction jusqu'à 11 heures 50.
Après-midi Leçon de natation. En pleine forme.
18 heures – 1 heure. Ai amené Val au ballet et à dîner.

Mais pour être sûr de ne pas manquer l'appel du lendemain matin, il passe la nuit sur un lit de camp dans son bureau. Les jours qui suivent sont très chargés, avec des périodes d'instruction intenses, comme le reflète son journal à la date du 11 juillet, par exemple :

Matin Instruction une grande partie de la matinée.
Après-midi Natation et essai d'un nouveau type de gilet de sauvetage.
Travail administratif jusqu'à 21 heures.

Maison.

Dans les semaines qui précèdent le 6 juillet, Hasler se consacre presque exclusivement au programme d'entraînement de sa petite armée. La liste des exercices est longue, en commençant par des leçons de navigation et de natation : aucun des hommes qui se sont portés volontaires n'a jamais manœuvré de bateau, et rares sont ceux qui nagent correctement. Les nouvelles recrues passent beaucoup de temps en mer, dans différents types de petites embarcations, s'amarinant et apprenant à naviguer. Le programme comporte des techniques de navigation à bord d'un canoë et d'un petit bateau, par tous les temps, avec des rames et des pagaies, la plongée en eau peu profonde, la navigation de jour et de nuit, au compas et aux étoiles, la mise au point de caches camouflées ; la fuite, l'évasion et la survie en territoire ennemi et le parachutage militaire.

En une occasion au moins, les hommes sont déposés sans ration dans la campagne, et contraints de se débrouiller par eux-mêmes, ce qu'ils font au détriment du poulailler d'une ferme voisine. En d'autres occasions, ils sont déposés en camion à un jour de marche de chez eux et doivent rentrer à Southsea sans se faire prendre par les forces de l'ordre. Par ailleurs, les hommes doivent être parfaitement familiers du comportement de leur canoë, et ils passent de longues heures en mer. Des exercices de chavirage sont régulièrement pratiqués et, à terre, les hommes apprennent à faire les réparations courantes. L'entraînement, se souvient Bill Sparks, consiste en « de nombreuses, très nombreuses heures de canoë ». D'après lui, la navigation est la principale compétence que les recrues doivent acquérir. Non seulement, « il faut savoir tracer sa route, mais il faut connaître le coefficient de marée, la force du vent, tous ces aspects qui peuvent tout faire rater et, en mer, il suffit de quelques degrés de déviation pour se retrouver à des milles de sa cible ». Les moindres aspects de ce qui est requis de la part d'un bon canoéiste militaire sont formulés par Hasler, en se fondant sur l'expérience de Courtney et Montanaro, et codifiés pour la première fois. Les plans de ses leçons sont une ébauche de tout ce qui doit être appris :

Leçon 1 : Doubles pagaies plus rapides et moins fatigantes pour notre type d'embarcation. Toujours utilisées quand le bruit et la visibilité sont tolérés. Lames de pagaie toujours croisées. Pour réduire la silhouette, passer à des pagaies simples. Lames toujours croisées quand la pagaie est horizontale. En présence d'une sentinelle ou d'un projecteur « se figer » et se mettre

directement de face ou de dos, la première position étant préférable. Si possible, faire une pause jusqu'à ce que l'observateur se lasse, puis s'éloigner en pagayant doucement, les uns derrière les autres. En cas de tirs depuis une position immobile, s'éloigner en pagayant diagonalement à toute vitesse, formation dispersée. En cas d'approche par un patrouilleur, « se figer » en détournant le visage, préparer des grenades et des pistolets sous le couvert du cockpit.
Leçon 2 : Repos. Essayer d'arriver à la plage une heure avant l'aube nautique. Reconnaissance approfondie dans un périmètre de 100 mètres. Attention aux empreintes de pas. Se cacher à plusieurs centaines de mètres dans les terres, si nécessaire. Transporter l'équipement avant le bateau. Dormir dans le canoë pour avoir plus chaud et pour se protéger, ou en cas de vase environnante.

Hasler pousse ses hommes à la limite de l'épuisement. Les canoës utilisés sont les MkI. Le journal de guerre du RMBPD raconte comment, le 10 août, la Section n° 1 (Mackinnon) tente d'atteindre l'île de Wight par mauvais temps : « La tentative a échoué, en raison d'un vent fort et de la haute mer qui a inondé trois des bateaux. Les équipages sont montés à bord du Boom, où ils ont été récupérés par le patrouilleur. Tous les canoës ont été renfloués le même jour. »

« Même par mer calme, propulser ces canoës la nuit, comme nous le faisions souvent, était épuisant », se souvient Sparks. Les hommes le tannent parfois pour qu'il demande à Hasler (Sparks devient le n° 2 de Hasler, plus tard, à l'entraînement) d'annuler l'exercice parce qu'ils n'en peuvent plus. Il n'essaye qu'une seule fois. « Il se fait tard, mon lieutenant », dit-il à Blondie (ils ne l'appellent jamais en face par son surnom) un jour en fin d'après-midi, après avoir passé plusieurs heures dans l'eau. « Oh il reste encore beaucoup de temps, répond Hasler. Il y a vingt-quatre heures dans une journée. Allons-y. » Quand il avait décidé quelque chose, remarque Sparks, il était impossible de le faire changer d'avis.

L'un des exercices conçus par Blondie consiste à faire courir les hommes pieds nus sur les graviers de la plage de Southsea, pour endurcir leurs pieds, puis à les faire nager en mer, quelle que soit la météo. Cela fait partie de leur train-train quotidien. À ces occasions, Bill Sparks est frappé par l'excellente condition physique de Bob Ewart : « Tandis que tous les autres grognaient et râlaient parce que les cailloux leur blessaient les pieds, il passait dessus comme si ses talons étaient en cuir. C'était le premier rentré ;

d'ailleurs, il nous battait à chaque fois. » Ce dur entraînement a pour conséquence notable de forger un fort esprit d'équipe qui unit les hommes vers un objectif commun. Tous sans exception sont fiers de leur nouvelle unité et ils se font mutuellement confiance, ce qui ne tardera pas à les aider à franchir les obstacles qu'ils rencontreront quand ils se trouveront enfin face à l'ennemi.

« Dans l'ensemble, se souvient Sparks, nous formions une unité heureuse et nous étions unis par un véritable esprit de corps. Nous étions très fiers du travail accompli. » L'espoir de Langley et de Hasler que le RMBPD bénéficie d'un bon moral est corroboré par les hommes qui apprécient l'amitié et la camaraderie de leur nouvelle équipe. Ils apprennent vite et deviennent rapidement de bons canoéistes. L'entraînement est même agréable, parfois. Hasler éprouve le besoin de traiter ses citoyens volontaires différemment des soldats professionnels par temps de paix. Comme exemple illustrant sa méthode, on peut citer la fois où il a découvert que ses officiers buvaient avec les hommes dans leur pub préféré de Southsea, le *Granada* : « Les officiers s'étaient approprié la grande salle du *Granada*, tels des seigneurs, et laissaient entendre à tous ceux qui s'y aventuraient qu'ils n'appréciaient pas la présence d'autres grades dans leur "club". Entrant dans la grande salle un soir, Hasler jauge la situation au premier coup d'œil et commande une pinte à chacun de ses hommes. Tout le monde connaissait Blondie Hasler, et à partir de ce moment-là, ses hommes ont été acceptés. »

Malgré sa facilité d'abord, Hasler n'en était pas moins très à cheval sur la discipline, conscient de l'importance de la constitution d'une équipe cohérente et militairement efficace, et pas simplement d'un groupe d'individus qui n'en faisait qu'à sa tête, comme on le reprochait souvent aux « armées privées ». Malgré leurs différences, Hasler travaille en lien étroit avec les commandos de canoës du 2SBS (Montanaro et Courtney) et avec le SSRF (Gus March-Phillips). Pour l'année 1942, son journal fait état de plusieurs réunions à Southsea et à Londres avec Roger Courtney, et de plusieurs visites de March-Phillips au RMBPD. D'ailleurs, peu avant l'offensive malheureuse du SSRF sur Sainte-Honorine, les trois unités se réunissent pour un « rallye en coques de noix » comme Hasler l'écrit gaillardement dans son journal, dans le but de comparer l'efficacité et la manœuvrabilité des quatre types de canoës.[47] Après quelques photographies et démonstrations sur la plage d'Eastney dans la matinée du 26 août 1942,

les canoës prennent le départ à midi et arrivent à Seaview, sur l'île de Wight, quatre-vingt-dix minutes plus tard. Il leur faudra ramer deux heures contre le courant pour le trajet retour, les hommes arrivant sur la plage d'Eastney à 17 heures.

47 Le Cockle MkI, le Cockle MkII, le canoë « Foldflat » produit par Cavender et Clark Ltd (ils construisent aussi le Cockle MkI) et un canoë rigide de Camper and Nicholson.

Le fait que les trois unités servent le même maître (le COHQ), qu'ils utilisent les mêmes outils (des canoës militaires) et qu'ils partagent un objectif commun (un raid offensif) n'a pas échappé aux autorités militaires qui les menacent régulièrement de fusion, une préoccupation qui revient à intervalles réguliers dans le journal de Hasler. La seule façon de démontrer le caractère unique de son unité, comme il le sait si bien, est de lui offrir la possibilité d'effectuer son propre raid.

Comme le Cockle MkII est conçu pour être transporté dans un sous-marin et pour être monté sur le pont en passant par l'écoutille à torpilles avant, Hasler s'assure que le Submarine Service n'a rien à redire au plan convenu avec Goatley. Il se rend donc dans le Nord, à Holy Loch, pour rencontrer le capitaine Hugh Ionides, le commandant de la 3e Flottille de sous-marins, pour s'entretenir de ce sujet et d'autres questions qui y sont liées. Pour l'y aider, Fred Goatley construit une réplique de 1,50 mètre du Cockle MkII que Hasler emporte avec lui dans le train de nuit (voyage en troisième classe, comme il est noté dans son journal) de Londres à Glasgow. De là, il prend le bateau pour arriver au HMS *Forth* à temps pour une conférence avec Courtney et le capitaine Ionides.

Hasler doit trouver réponse à plusieurs questions d'ordre pratique, concertant notamment le stockage des Cockles et de leur équipement dans le sous-marin, le moyen le plus efficace pour la mise à l'eau des bateaux, ainsi que l'entraînement qui permettra à ses hommes d'être parfaitement à l'aise pour mener à bien les opérations au départ d'un sous-marin de classe T. Surnommé « Tinsides » (« Vieille guimbarde ») par ses collègues, Ionides est un homme à l'esprit pratique, très heureux de se rendre utile en l'occasion. Le soir même, Hasler a regagné sa couchette pour le voyage de retour jusqu'à Londres. Il arrive à Euston à 7 heures 15 le lendemain matin et se rend directement au COHQ pour rédiger ce qu'il décrit comme un « rapport sommaire à Hussey ».

Les autres nouvelles recrues arrivent à Lumps Fort pour leur premier appel à 8 heures 15 le 24 juillet. La petite armée de Hasler est maintenant au complet, et il lui faut dès lors les préparer pour la guerre. Les hommes sont arrivés la veille, rejoignant leur cantonnement (comme c'est de coutume pour les commandos) dans des chambres d'hôtes à Eastney et Southsea. Les deux sections sont réparties entre la maison d'hôtes de Mrs Powell, *The White Heather*, au 27 Worthing Road, et celle de Mrs Montague, au 35 St Rownan's Road. Les officiers sont cantonnés au 9 Spencer Road, pendant que Hasler vit chez sa mère, à une vingtaine de kilomètres au nord, dans le village de Catherington, avant d'aménager sur Spencer Road, le 7 septembre. Ce premier matin, il se présente aux hommes sur le terrain de rassemblement, il leur souhaite la bienvenue au RMBPD, puis les jette dans le grand bain – littéralement. Il les fait défiler jusqu'à la plage de graviers où le Détachement expérimental, et l'avant-garde partiellement entraînée des sous-officiers, les attend avec quelques canoës et des barques d'assaut fortes d'un équipage de douze rameurs. Les hommes vont se familiariser avec le quotidien du RMBPD, sans plus de formalités ; la théorie suivra plus tard.

Hasler doit avoir bien ri sous cape. Au cours de cette première journée sur l'eau, chaque homme lutte à plusieurs reprises pour remonter dans son bateau après avoir chaviré. Ils sont trempés et épuisés. Dans son journal, on peut lire : « Les nouvelles recrues se sont presque noyées. Après-midi : sauvetage des bateaux et suite de l'entraînement. » Le même schéma se répète le lendemain : « Les troupes font la révision du MkI et finissent par couler un MkI et un bateau d'assaut de 12 hommes. » C'est ce que Blondie a prévu, mais cela ne correspond probablement pas à ce que les nouvelles recrues avaient prévu. Bill Sparks déclare que les hommes sont tous « désespérés de faire l'affaire ». Ils se sont tous portés volontaires depuis les rangs des Royal Marines, alors qu'ils ne connaissaient rien de leurs prochaines fonctions sauf qu'elles impliquent un service périlleux. Ce sont tous, sans exception, de jeunes hommes ordinaires, provenant de rues ordinaires, dans des villes ordinaires à travers la Grande-Bretagne industrielle, à qui il a été donné la tâche la plus extraordinaire de leur courte vie. En août 1942, Hasler les décrit comme « un bon échantillon de jeunes hommes dans la moyenne ». Une fois commencée, l'opération doit continuer, même s'il ne reste qu'un seul canoë. Continuer seul, après avoir vu ses camarades mourir, exige de remarquables réserves de détermination,

une grande force morale et une excellente condition physique. « Le moral était formidable », affirme Sparks :

Les hommes travaillaient de façon très très rapprochée. Ils étaient très amicaux et ce n'était qu'une petite unité où tous se préoccupaient les uns des autres. Tout le monde s'entraidait. Souvent, quand nous commencions juste l'entraînement, certains chaviraient en canoë, et immédiatement toutes les mains se tendaient pour les aider à regagner le rivage. Le moral était vraiment très bon.

Plus Hasler est mentalement et émotionnellement engagé avec sa petite armée, plus les questions liées au programme de développement du CODC passent au second plan dans sa vie bien remplie. Pourtant, ses préparatifs pour le RMBPD nécessitent d'avoir un certain nombre de conversations avec des experts sur les diverses facettes des raids. Le 22 juin, il passe du temps à Londres avec le professeur J.D. Bernal[48] pour discuter des charges explosives. Combien de nouvelles mines *limpets* faut-il pour couler un navire et où exactement faut-il les placer ? Le 3 septembre, il se rend en voiture à Welwyn pour assister à une conférence avec Bernal et d'autres sur les charges sous-marines et la propulsion immergée. Le professeur Solly Zuckerman, détaché par l'université d'Oxford au COHQ en tant que conseiller scientifique de Mountbatten, se sert de Hasler et de l'un de ses hommes comme cobayes dans une tentative d'évaluation de l'efficacité des médicaments conçus pour améliorer l'endurance physique et la vision nocturne :

48 Avec Solly Zuckerman, le professeur J.D. Bernal de l'université de Londres est l'un des conseillers scientifiques privés de Mountbatten.

Mardi 16 août

16 heures. Zuckerman arrive pour organiser des tests de vision nocturne et d'endurance. Paredrene [*sic*] placée dans les yeux [pour améliorer la vision nocturne – la paredrine dilate les pupilles]. 22 heures 30. Test du Paredrene. Pas très convaincant. 23 heures 25 – 6 heures 30. Le caporal Birch et moi-même faisons un test d'endurance.

Mercredi 17 *août*

7 heures 30. Natation. 9 heures 20 – 13 heures 15 dans Cockle MkII jusqu'à IOW [île de Wight] et retour. 14 heures – 16 heures. Test avant et après Dipthal [un produit chimique destiné à stimuler l'énergie et à réduire la

fatigue chez les hommes dans des opérations prolongées]. Plutôt convaincant.

Pendant les mois d'été, Hasler continue à rencontrer régulièrement Goatley et son équipe d'architectes et de constructeurs, passant par des phases de test, de développement et d'homologation d'une série de modifications apportées au MkII. Le 27 juillet, il fait une sortie en canoës avec tout le détachement. « Pleine lune, calme. Le seul problème, c'est l'humidité », peut-on lire dans son journal. Ils restent en mer jusqu'à 5 heures le lendemain matin. Ensuite, il passe deux heures de plus avec Goatley pour « tester de nouvelles assises, des dossiers [et surtout la nécessité d'une nouvelle] couverture de cockpit étanche pour le MkII pour résoudre le problème de la pénétration de l'eau quand la mer est forte. « Je pense que nous approchons du but », note-t-il, optimiste. La bâche de cockpit est bien étanche quand le canoë est à l'endroit, mais elle est très dangereuse quand le canoë a chaviré. Quand elle a été testée le 28 juillet pendant des exercices de chavirage, les hommes ont eu du mal à s'extirper sous l'eau de l'embarcation retournée. Il faut trouver rapidement une solution. Le lendemain, après une courte visite à Saro, Hasler est de retour au bureau, à Eastney Barracks, et conçoit une jupe à ouverture rapide pour le cockpit. C'est Fred Goatley qui la produit. Dans son journal, il écrit que le 4 août, il « rencontre Goatley et teste la nouvelle jupe de cockpit ».

Comme les procédures opérationnelles, le MkII est constamment testé et modifié jusqu'à la fin de l'été. Hasler essaye personnellement chaque nouvel ajustement et teste chaque modification, quelle qu'en soit l'importance. Son journal prend acte des essais de la nouvelle jupe du cockpit, des supports magnétiques pour les *limpets*, des mines *limpets* factices, d'un nouvel assemblage basique, de la résolution du problème posé par la déviation des compas P8, ainsi que d'un prototype que Goatley a modifié « avec plus de hauteur sous barrot, des sièges de 2 cm plus haut, une jupe de cockpit à fermeture-éclair ». Comme Hasler n'est pas convaincu par la toile étanche utilisée par le SBS, il en crée une lui-même et teste un modèle en carton d'un calculateur de vents et de courants (« le système est prometteur »), un MkII « avec et sans dérive, pour tester les effets du fardage », le pistolet-mitrailleur Sten du MkII et des petites palmes, une innovation récemment arrivée des États-Unis.[49]

[49] Le calculateur de marée est important pour déterminer les horaires des quatre phases de la marée qui jouent un rôle déterminant pour pouvoir remonter un fleuve soumis à l'influence des

marées. Tout d'abord, le niveau de la mer monte pendant plusieurs heures : c'est le flot. L'eau atteint ensuite son niveau le plus haut et on dit que c'est la marée haute. Immédiatement après, c'est le reflux quand le niveau de la mer descend pendant plusieurs heures. Enfin, quand l'eau cesse de descendre, c'est la marée basse. Le moment où le courant de marée cesse se nomme « l'étale ». Ensuite, la marée s'inverse, ce qui se nomme la renverse. L'étale se produit près de la marée haute et de la marée basse.

Au fur et à mesure que l'entraînement progresse, Hasler familiarise les hommes avec les exercices de nuit de type Margate, en les rendant progressivement plus longs et plus exigeants. Il les surnomme « Exercices Grundy ». Tous ne sont pas une réussite. À la date du 10 septembre, il est écrit dans le journal de guerre du RMBPD : « La Section n° 2 quitte Southsea pour attaquer l'île de Thorney en canoë. Aucun bateau n'atteint l'objectif. »

Trois jours plus tard, les nouvelles sont un peu meilleures. Cinq des sept bateaux de la Section n° 1 envoyées à l'entraînement sur l'île de Thorney arrivent sains et saufs.

Il devient évident pour Hasler que c'est la section de Mackinnon qui constituera le noyau dur des éventuelles futures opérations en petits groupes.

7

La décision

Les requêtes répétées de Hasler auprès des planificateurs du COHQ pour obtenir un raid pour le RMBPD finissent par porter leurs fruits. Le vendredi 18 septembre 1942, le lieutenant-colonel Robert Neville, conseiller des Royal Marines, mentionne en passant au lieutenant-colonel Cyril Horton, l'un des planificateurs du COHQ, que Hasler est à la recherche d'une opération pour ses hommes. Horton pense immédiatement à Frankton, un dossier du COHQ concernant les forceurs de blocus de l'Atlantique. Le RMBPD allait-il se révéler la solution jusque-là introuvable au problème de Bordeaux ? Ce type de raid, comme Hasler le répète inlassablement à tous ceux qui veulent bien l'écouter, est la raison d'être de l'unité. Dans l'esprit des planificateurs du COHQ, il n'a pas de grandes chances de succès, mais malgré tout, une unité entraînée sera bientôt disponible. « Dites-lui de venir me voir en début de semaine », dit Horton à Neville.

Donc, le lundi suivant, Hasler se rend à Londres pour examiner pour la première fois le dossier de l'Opération Frankton. Son train part de Havant à 10 heures 24, et progresse lentement en fumant vers la gare de Waterloo. « Dites-moi ce que vous pensez des possibilités que le RMBPD endosse cette mission », lui dit Horton en lui remettant le dossier vingt minutes après son arrivée à Richmond Terrace, après une courte promenade qui lui fait franchir Waterloo Bridge et longer l'Embankment.

Intrigué, Hasler s'assoit à un bureau, isolé du reste du monde, et commence sa lecture. Il passe tout l'après-midi à lire et à relire les pages, à examiner les photographies aériennes et les cartes, tout en prenant des notes. Le dossier contient des rapports détaillés sur la Gironde et la Garonne qui ont été préparés par le Département topographique interservices (ISTD), les premiers documents étant datés des 3 et 8 mars 1942, ainsi que des lettres envoyées par Lord Selborne aux chefs d'état-major préconisant une

action militaire contre les briseurs de blocus, et des synthèses des rapports de renseignements collectés par le SIS et le SOE.

Le rapport de l'ISTD, qui est conservé aux Archives nationales, est une étude topographique remarquablement détaillée de la Gironde, comprenant quantité de photographies aériennes, ainsi que des informations approfondies sur le fleuve, les courants et les marées, sur la végétation et l'habitat des rives. Hasler est immédiatement absorbé par ce qu'il lit. C'est une opération que le RMBPD peut entreprendre. Il prend des notes, puis en discute toute la soirée avec Neville. Il passe la nuit au Royal Ocean Racing Club, au 7 St James's Place, lieu qu'il apprécie de plus en plus car l'hébergement y est plus convivial qu'au vieil hôtel de Charing Cross, au charme suranné et plutôt austère, où il séjournait jusque-là quand il passait la nuit à Londres. Le lendemain matin, confortablement installé au Club, il prépare un résumé adressé au Comité central de planification des Opérations Combinées sur la façon dont une opération pourrait être menée sur Bordeaux. Il en rediscute encore avec Neville et admet que son résumé a été « fait sans examen minutieux des caractéristiques naturelles du lieu ni des mesures de défense qui pourraient être rencontrées », mais il soutient sans équivoque l'idée que le RMBPD pourrait organiser et exécuter avec succès une opération en canoë dans le but d'attaquer les briseurs de blocus dans la Garonne.

À ce stade, il est évident que le point de vue de Hasler sur la façon de procéder est loin d'être finalisé. L'ébauche de plan implique la mise à l'eau de pas plus de trois Cockles MkII à partir d'« un bâtiment transport » (un sous-marin ou un navire de surface tel qu'un Q-ship), à cinq milles au large de la côte, et dans l'obscurité. Les six Royal Marines à bord des trois Cockles remonteraient ensuite la rivière jusqu'à Bordeaux, en transportant des mines *limpets*, dans le but de détruire « entre 10 et 20 cargos » dans le port. Comme si l'état-major des Opérations Combinées doutait de son enthousiasme pour entreprendre un raid en canoë, il ajoute : « À première vue, une opération menée en canoës semble avoir de bonnes chances de succès, et il est à espérer que le RMBPD sera autorisé à l'exécuter. » Le calendrier proposé par Hasler suppose une remontée de la Gironde en trois jours, dans l'attente de plus d'informations sur les marées, qui permettraient de dresser un programme précis de chaque journée du périple :

J[our]1 À 23.00 au plus tard Le bâtiment de transport largue la force d'attaque à 5 milles ou moins de

		l'embouchure de l'estuaire
J2	06.00 environ	La force d'attaque accoste et se cache
	20.00 environ	La force d'attaque reprend sa progression
J3	06.00 environ	La force d'attaque se cache
	20.00 environ	La force d'attaque reprend sa progression
J4	06.00 environ	La force se cache à la base avancée (à 10 milles des cibles)
	20.00 environ	L'approche finale commence
J5	À 02.30 au plus tard	Début du retrait vers la base avancée
	06.00	Les *limpets* explosent

Comment la force d'attaque allait-elle rentrer au pays après l'explosion des *limpets* ? À ce stade initial, deux options semblent possibles à Hasler. La première, et probablement la plus évidente, est de rentrer comme ils sont venus. Il suffit que les saboteurs fixent un rendez-vous au bâtiment de transport « pas avant 03.00 le J8 à une position éloignée de 8 milles au plus de l'embouchure de l'estuaire », écrit Hasler. C'est pratique courante pour les opérations menées en Méditerranée. Pourtant, il est notoirement difficile de fixer un lieu et une heure de rendez-vous précis pour ce type de ramassage, surtout qu'une attente prolongée du navire de récupération lui fait courir un risque énorme, ainsi qu'à son équipage.

Les défenses côtières allemandes mises en place à proximité de l'embouchure de l'estuaire de la Gironde sont impressionnantes, et on en savait assez sur les capacités des radars allemands, pour admettre qu'un sous-marin faisant surface, ou un navire de surface serait rapidement repéré et attaqué par mer, terre et air. Le problème de l'Opération Frankton est que son exécution prend plusieurs jours : il est quasiment impossible de définir la date exacte à laquelle les saboteurs seraient prêts à rentrer – ils ne pouvaient pas transporter d'équipement de transmission radio dans leurs canoës pour recevoir des messages d'un bâtiment qui les attendrait. D'autres raids qui s'étaient fondés sur l'utilisation de sous-marins ou de

navires de surface pour la récupération présupposaient que les bâtiments les attendaient dans les parages du lieu de largage, ce qui est une pratique risquée. Au lever du jour, tous les vaisseaux qui restaient à la surface ou à proximité d'une côte protégée par des défenses étaient dangereusement exposés. Même de nuit, on courait des risques considérables en laissant des navires dans les parages du lieu de largage, comme l'Opération Aquatint allait le confirmer ce même mois.

À ce stade de la guerre, les projets sont d'autant plus compliqués que l'on manque cruellement de ressources pour exfiltrer les saboteurs de France. La Royal Navy a déjà du mal à entreprendre les opérations auxquelles elle est censée se consacrer, sans ajouter une pression supplémentaire sur sa flotte limitée de sous-marins. Il est théoriquement possible pour la RAF de les évacuer par Lysander. Ce petit avion peut rejoindre de nuit les côtes de la Manche ou de l'Atlantique pour déposer et récupérer des agents sur des sites répartis dans toute la France occupée. Mais cette méthode n'est pas pratique. Le Lysander ne peut prendre qu'un seul passager : une opération visant à évacuer plus qu'une poignée d'hommes expose trop d'avions au risque d'être découverts, sans parler du risque considérablement accru pour les résistants chargés, au sol, de protéger les terrains d'atterrissage contre leur découverte par les autorités allemandes et de Vichy. Envoyer une flotte d'appareils de ce type en mission de récupération de quelques saboteurs britanniques n'est pas une option viable. De toute façon, Bordeaux est hors de portée des Lysander qui décollent en Angleterre.

Reste une dernière option. En supposant qu'il y ait des survivants, les saboteurs pourraient s'en remettre au bon vouloir de la Résistance locale pour les cacher des occupants et des collaborateurs de Vichy, et les escorter pour les mettre en sécurité en Espagne neutre. C'est beaucoup demander. Fin 1942, la Résistance ést très peu organisée dans la région de Bordeaux. Comme on a pu le constater, à ce stade de la guerre, la Résistance est disparate et désorganisée, et davantage concernée par la collecte de renseignements. En France, il faut du temps pour que le choc et l'humiliation de la défaite s'estompe, avant que le ressentiment et la honte tout aussi amères de l'occupation s'installe – une disgrâce progressivement renforcée par la pénurie de biens de consommation. Celle-ci est causée par le fait qu'en 1940, dix millions de réfugiés sont sur les routes, soit un quart de la population française, et 1,5 million de membres de la population masculine sont en captivité en Allemagne. À cela s'ajoutent les lois de plus

en plus répressives, le couvre-feu et les désagréables et inhabituelles restrictions des libertés.

Dans certaines parties du pays, la Résistance commence par des actes de rébellion de faible envergure, mais le nombre de personnes impliquées dans des actes d'insurrection ou de sabotage contre l'occupant reste infime, probablement inférieur à un Français sur dix milles. Quand Hugo Bleicher, l'ancien employé de bureau à Hambourg affecté à la police secrète est déplacé de Caen, début 1941, à Cherbourg, il est surpris de découvrir la « forte et instinctive opposition des habitants envers l'envahisseur ». Il observe un net renforcement des mouvements de résistance l'année suivante, alors que les organisations qui étaient auparavant disparates s'unissent, soutenues par des parachutages d'armes et l'arrivée de chefs, d'émetteurs radio et d'équipements en provenance d'Angleterre. Les Allemands ont du mal à trouver des supporteurs loyaux parmi la population française. À la place, ils les recrutent au sein des fragments de filières d'évasion et d'organisations de résistance qu'ils parviennent à briser, promettant de libérer des prisonniers en échange d'informations sur leurs compatriotes.

Plus la répression devient forte, et plus les assassinats d'Allemands, qui déclenchent de terribles représailles autorisées par Berlin, augmentent. Hitler réagit en ordonnant qu'une centaine de Français soient exécutés pour chaque Allemand tué par la Résistance. Un haut dignitaire de l'état-major civil de la Wehrmacht est tué à Bordeaux le 20 octobre 1942, par de jeunes communistes venus de Paris. En représailles, les Allemands furieux se déchaînent avec une violence disproportionnée uniquement montrée par les tyrans. Cinquante otages sont pris au hasard dans Bordeaux et sont fusillés pour venger la mort de Hans Reimers.

Aux premiers jours de l'occupation, l'opposition des Français à leurs nouveaux souverains allemands est plutôt sporadique, spontanée et de faible ampleur. Au début, il s'agit de manifestations de protestation individuelles, comme des graffitis anonymes, des actes de vandalisme perpétrés contre des affiches allemandes et de Vichy, la coupure de lignes de téléphone et d'électricité ou la crevaison des pneus de véhicules militaires sans surveillance. Le 13 août 1940, à peine deux mois après le début de l'occupation, Heinrich Konrad, une sentinelle allemande, est tué par un assassin anonyme devant le *Family-Golf-Hotel,* à Royan, en Charente-Maritime, sur la rive droite de l'estuaire de la Gironde, face au Verdon. En

guise de sanctions, les autorités allemandes furieuses rassemblent plusieurs citoyens de premier plan et les emprisonnent pour une durée indéterminée. Tout acte de terreur entraînera l'exécution arbitraire de ces prisonniers. Le 22 août, à Bordeaux, un docker de trente-deux ans, Raoul Amat, se fait prendre en train de crever les pneus d'un camion allemand. Il est condamné par un tribunal militaire à treize mois de prison. D'autres n'ont fait que lever le poing – et ont perdu la vie à cause de ce geste.

Le samedi 24 août, Leizer Karp, un Juif polonais, insulte des musiciens militaires allemands qui jouent près de la gare de Bordeaux-Saint-Jean. Fait prisonnier, il est transporté au camp de Souge et condamné à mort. La justice allemande est aussi expéditive qu'elle est brutale. Le 26 du même mois, le journal *La Petite Gironde* publie l'avis suivant :

Par décision du tribunal militaire, le Juif Karp a été déclaré coupable de violence sur des membres de l'Armée allemande et condamné à mort. En application de ce jugement, le prisonnier a été exécuté ce matin.

La terreur a commencé. Jusqu'en 1944, les représailles françaises vont augmenter et devenir des actes de résistance armée et de sabotage, mais à Bordeaux, en 1942, les cellules du CND, du réseau franco-polonais F2, de Phalanx-Phidias et de Scientist n'existent encore que sous forme embryonnaire, et la perspective que certaines d'entre elles soient capables de prendre en charge une douzaine de commandos en fuite, avec les Allemands à leurs trousses, est peu vraisemblable. Les Allemands ont démontré leur fort ascendant dans les premières phases de la guerre, et les Français, sauf les plus engagés, se demandent si toute attitude autre qu'une collaboration résignée avec les nouveaux dirigeants de la France en vaut la peine.

Même s'il est vrai que de nombreux Français sont prêts à aider des saboteurs en fuite, comme le prouve l'Opération Aquatint, le fait qu'un évadé ou qu'un fuyard s'en remette à une rencontre fortuite avec un Français ou une Française prêt ou prête à mettre sa vie, et celle de sa famille, en danger pour un inconnu, ne représente pas moins une énorme prise de risque. Mais une option peut néanmoins fonctionner. Dans les mois qui suivent la capitulation de la France, un autre type d'activité clandestine émerge aux Pays-Bas et en France, alors que des milliers de soldats britanniques, coupés de leurs unités pendant les combats, essayent d'échapper aux Allemands dans la zone occupée et aux autorités de Vichy en zone libre. Aider ces hommes est devenu le fonds de commerce des

filières d'évasion, dont l'activité est encore largement inorganisée mais qui ne tarde pas à mettre sur pied leurs propres structures, entraînement et coordination.

Des réseaux d'évasion surgissent souvent de façon imprévue et spontanée, des civils français qui n'ont pas peur de se mettre en danger, venant au secours d'hommes qui essayent de regagner l'Angleterre. De nombreux Français adoptent un mode de résistance qui consiste à assister les hommes dépenaillés qui campent dans les bois près de chez eux et qui viennent leur quémander de la nourriture ou des vêtements, ou qui marchent (portant encore souvent l'uniforme) le long d'une petite route de campagne. Des filières complètes de passeurs ne tardent pas à s'organiser pour coordonner la fuite des évadés. Des hommes, des femmes et des enfants y prennent part de diverses façons : ils cachent les fuyards, leur procurent des papiers d'identité, ainsi que des permis de travail et des laissez-passer, les accompagnent dans les transports en commun, font le gué pour signaler l'arrivée de patrouilles allemandes, leur procurent de la nourriture, des vêtements et des chaussures, et soignent les blessés. Les produits de première nécessité se font de plus en plus rares, tandis que les sanctions et les représailles allemandes frappent durement la population civile.

Offrir aux jeunes évadés affamés une portion de leur ration de nourriture représente un sacrifice substantiel pour la majorité des Français, surtout pour ceux qui vivent en ville et pour qui l'accès à la production locale ou au marché noir est loin d'être facile. De plus, les temps sont beaucoup plus durs pour les fuyards et les évadés en hiver, et l'aide des passeurs est essentielle non seulement pour éviter d'être arrêté, mais aussi pour survivre.

De nombreux fuyards sont ainsi prêts à parcourir des centaines de kilomètres pour échapper aux poursuites, se rendant en Suisse ou en Espagne, après avoir réchappé d'un avion abattu ou fui d'un camp de prisonniers, mais ils ont peu de chances d'y parvenir faute de guide, de nourriture, de vêtements adaptés et d'abris. Les résistants récupèrent généralement les fuyards et les évadés dans des zones isolées, puis ils les accompagnent par la route ou par le train, en traversant des territoires « patrouillés » par l'ennemi, jusqu'à des plaques tournantes ou des points de rassemblement, où ils sont réunis par groupe pour leur destination finale. C'est une entreprise extrêmement dangereuse pour les passeurs français qui s'engagent volontairement dans cette activité, souvent pour rien, pas même par patriotisme ou par sens du devoir.

L'itinéraire d'évasion le plus évident (et donc le plus populaire) passe par l'Espagne neutre, et implique de traverser toute la France. Jusqu'en novembre 1942, les Allemands se contentent de n'occuper qu'une partie du territoire – la partie qui leur paraît la plus importante d'un point de vue stratégique, à savoir toute la côte Atlantique et le Nord – pendant que les marionnettes de Vichy sont autorisées à administrer le reste, la Zone libre.

Dans les jours qui suivent l'évacuation du Pas-de-Calais, fin mai et début juin 1940, un flot d'hommes séparés de leur unité traversent la France occupée et la Zone libre pour se rassembler dans les ports de Méditerranée dans l'espoir de trouver un moyen de rentrer chez eux. Au fil du temps, le type d'évadés change. De plus en plus d'aviateurs se font descendre et décampent pour échapper à une longue période d'emprisonnement.

Il y a aussi ceux qui parviennent à s'échapper de captivité et qui sont déterminés à ne pas se faire reprendre. Le capitaine Airey Neave s'évade du château de Colditz, le 5 janvier 1942, et parvient à rejoindre la Suisse en train et à pied, quatre jours plus tard. Il est exfiltré hors de France *via* l'itinéraire d'évasion établi par le médecin militaire belge, le docteur Albert-Marie Guérisse (*alias* Pat Albert O'Leary), qui est passé du HMS *Fidelity* à une filière d'évasion débutée à Marseille en 1940. Le réseau Pat O'Leary (souvent abrégé en « PAO ») est la première filière d'évasion véritablement organisée en France. Il parvient à mettre en sécurité plus de six cents fuyards et évadés avant que Guérisse ne soit trahi et arrêté le 2 mars 1943. Le réseau Marie-Claire, dirigé par la redoutable Mary Lindell, la comtesse de Milleville, qui coopère étroitement avec le réseau PAO, est aussi une fameuse filière d'évasion.

La branche des Services Secrets connue sous le nom de « MI9 » est chargée de contribuer à développer ces filières à travers l'Europe et elle s'installe dans la Salle 055A[50] du War Office, à Londres. Créée le 23 décembre 1939, elle est dirigée par le major (puis brigadier) Norman Crockatt DSO MC qui, plus tard, dirigera l'armée secrète des passeurs de divers réseaux œuvrant derrière les lignes ennemies. Partout où il le peut, le MI9 s'efforce de supporter, de former et de soutenir ces réseaux, qui œuvrent souvent avec peu de moyens, s'efforçant de subsister dans les décombres de l'occupation nazie.

50 Pour des raisons de sécurité, le courrier est toujours posté de la « Salle 900 ». Plus tard, cette dernière donnera son nom officieux au MI9.

Londres fournit de l'argent, des opérateurs radio, des agents et l'entraînement, mais aussi des chefs, pour donner aux passeurs souvent isolés, une forte impression de direction et le sentiment que les risques qu'ils prennent contribuent à la victoire alliée finale. Les émissions de radio nocturnes de la BBC servent à envoyer des messages aux agents sur le terrain. Le MI9 fait régulièrement appel à l'école d'entraînement de la Section F (France) du SOE, à Beaulieu, dans le New Forest, et à ses écoles de parachutistes et de survie pour préparer les combattants aux difficultés de l'évasion. Il collabore aussi efficacement avec le SOE pour la conception de toutes sortes de gadgets utiles : cartes en soie, minuscules boussoles, fiches de vocabulaire, dispositifs explosifs et « trousseaux d'évasion », qui contiennent des rations d'urgence, de la monnaie locale et une scie à métaux. Jusqu'en 1945, le MI9 aide plus de sept mille hommes et femmes à fuir l'Europe occupée.

En 1942, le MI9 reçoit le renfort de deux évadés. L'un est le capitaine James (« Jimmy ») Langley des Coldstream Guards, qui a perdu un bras à Dunkerque et qui regagne l'Angleterre en passant par Marseille, grâce au réseau Pat O'Leary. L'année suivante, il est rejoint par l'évadé de Colditz (qui a aussi été un « colis » de Pat O'Leary), le capitaine Airey Neave. Le nom de code de Neave devient « Saturday », d'où le titre de ses mémoires, *Saturday at MI9*. Au SIS, Langley est connu sous le pseudonyme de « P15 » et, à Madrid, l'agent du MI9, Michael Creswell, est surnommé « Monday ».

L'inestimable expérience de Neave en tant qu'évadé, à laquelle s'ajoute sa parfaite connaissance du fonctionnement d'une filière d'évasion, font de lui une recrue idéale pour rejoindre la minuscule salle du MI9 à *l'Hôtel Métropole,* sur Northumberland Avenue.[51] « Lorsque l'on a été sur le terrain la cheville ouvrière des filières d'évasion, remarque-t-il par la suite, il est difficile de ne pas être enthousiasmé à l'idée de les aider. » Le sud de la France attire comme un aimant la plupart des évadés et fuyards, car c'est un point de passage obligé pour franchir les Pyrénées, avant de se retrouver en sécurité. Donald Darling, l'homme du MI6, d'abord basé à Lisbonne, puis à Gibraltar, qui est le coordinateur local des évasions pour le MI9 (nom de code « Sunday »), estime qu'à tout moment pendant la guerre, au moins cinq cents fuyards et évadés sont en cavale en Europe et se dirigent tous, individuellement ou avec de l'assistance, vers les Pyrénées.

51 Crockatt déménage ensuite les opérations de Londres à Wilton Park, à Beaconsfield, dans le Buckinghamshire, dans un lieu connu sous le nom de « Camp 20 ».

Une grande partie des réseaux (mais pas tous) sont coordonnés par des agents appointés et assistés par le MI9, à Londres, et soutenus pas l'appareil du SOE. Airey Neave estime que douze mille personnes dispersées à travers toute l'Europe occupée participent aux filières d'évasion. Les fuyards et évadés capturés ou repris par la police de Vichy ou par les Allemands peuvent s'attendre à faire un bref séjour en prison avant d'être acheminés vers un camp de prisonniers de guerre en Allemagne ou plus à l'Est. Mais pour un résistant, la sanction est la mort. Si l'on n'a pas de chance, la mort est précédée par l'emprisonnement et la torture. Pour les membres de la famille, cela signifie souvent aussi l'arrestation et la déportation vers un camp de la mort.

Peu de réseaux demeurent en place très longtemps, car les agences de renseignement diverses et variées du Reich – la Gestapo, le Sicherheitsdienst (les services de sécurité de Himmler, ou SD), l'Abwehr, la Geheime Feldpolizei et même l'organisation de sécurité de la Luftwaffe – s'efforcent d'éradiquer les moindres sursauts de rébellion et de mettre hors d'état de nuire ceux qui s'y impliquent. Le général Otto von Stülpnagel, gouverneur de France, placarde des milliers d'affiches dans toute la zone occupée pour énumérer les peines encourues pour avoir aidé des évadés, et pour vanter les avantages financiers de la collaboration :

Toute personne de sexe masculin qui aide directement ou indirectement les équipages d'avions ennemis descendus en parachute, ou ayant fait un atterrissage forcé, qui favorise leur fuite, les cache ou leur vient en aide de quelque façon que ce soit, sera fusillée sur le champ. Les femmes qui se rendent coupables du même délit seront envoyées dans des camps de concentration en Allemagne. Les personnes qui capturent des équipages… ou qui contribuent, par leurs actions, à leur capture recevront jusqu'à 10 000 francs. Dans certains cas, cette compensation sera augmentée.

Les Allemands s'avèrent remarquablement efficaces dans leurs efforts visant à capturer ou à tuer des passeurs. James Langley estime que trois personnes meurent pour chaque évadé qui atteint l'Espagne sain et sauf. Non seulement les Allemands arrêtent et torturent ceux qui sont étroitement impliqués dans les filières d'évasion, mais ils déportent aussi des membres innocents de la famille du passeur.

C'est le lieutenant-commandant G.P L'Estrange du COHQ qui le premier étudie la possibilité d'évacuer les saboteurs de la Royal Navy par l'intermédiaire d'un réseau. Quand L'Estrange les renseigne sur le lieu du

raid, les capitaines Langley et Neave admettent immédiatement que la meilleure filière d'évasion est celle dirigée par Mary Lindell. Par un heureux hasard, au moment même où L'Estrange parle de Bordeaux à la Salle 900, Lindell se trouve à Londres.

Le MI9 doit peser le pour et le contre de la mise en danger de l'une de leurs filières d'évasion. Apporter leur soutien aux opérations planifiées ne fait pas partie des attributions des filières : s'en servir dans un objectif opérationnel leur fait même courir des risques considérables. Les soldats capturés peuvent révéler des informations sur leurs contacts français pendant leurs interrogatoires. Langley et Neave décident de faire une exception pour l'Opération Frankton, probablement parce que Hasler et ses hommes sont des commandos organisés, pour qui le MI9 représente la seule chance de regagner l'Angleterre. Une exception est aussi faite pour les commandos qui préparent le raid sur Bruneval, en février de cette année, même si à cette occasion, les adresses des caches sont limitées aux cas d'urgence uniquement. Avec des instructions appropriées, Langley se dit que le risque vaut la peine d'être couru. « Un soin particulier, se souvient-il, a été pris pour leur fournir des conseils, ainsi qu'une couverture. »

Le biographe d'Airey Neave laisse entendre que c'est Neave qui a informé Hasler en lui communiquant des renseignements sur le réseau Marie-Claire (basé dans la ville de Ruffec, à cent cinquante kilomètres au nord-est de Bordeaux et à dix kilomètres seulement de la ligne de démarcation) pour les aider à sortir de France.[52] Mais il semble plus probable que Neave et Langley aient informé L'Estrange, qui, à son tour, a présenté le plan à Hasler quelques jours avant le début de l'opération. Étant donné que les informations transmises par l'intermédiaire de L'Estrange sont hautement confidentielles, Hasler n'a eu aucun mal à être d'accord avec Neave sur le fait qu'elles ne doivent pas être divulguées aux commandos avant qu'ils ne soient en mer. « Neave était très inquiet de donner les coordonnées des contacts de la filière d'évasion aux membres du raid, de crainte que les commandos ne révèlent le secret sous la torture. »

52 Paul Routledge, Public Servant, Secret Agent (Fourth Estate, Londres 2002).

Mary Lindell est l'un des personnages les plus remarquables de la Résistance française et du MI9. Son fils Octave (« Oky »), âgé d'une dizaine d'années, meurt à Mauthausen,[53] son autre fils (Maurice) est torturé par Klaus Barbie, un sadique notoire, dans la prison de Fort Montluc, à

Lyon, sa fille Mary Ghita (« Barbé » pour la famille) est déportée en Allemagne[54] et Mary elle-même survit au camp de concentration de Ravensbrück. Mariée peu après la Première Guerre mondiale au comte de Milleville qui, en 1940, se trouve en Amérique du Sud pour affaires,[55] Mary entretient un esprit de résistance patriotique passionnée contre la tyrannie pendant la longue période de l'occupation. Âgée de quarante-cinq ans au moment où les Allemands entrent dans Paris, elle se retrouve vite emportée dans le tourbillon de la Résistance, tout d'abord comme passeur, puis en prenant la tête de son propre réseau.

53 Il a été déporté en Allemagne en février 1942.

54 Elle a été rapatriée au bout d'un an.

55 Il rentre en France en 1941, où il est emprisonné pendant deux ans, jusqu'en 1944, à cause des activités de sa femme.

Au début de la Première Guerre mondiale, elle veut servir son pays en s'enrôlant comme infirmière dans le Détachement d'aide volontaire britannique, mais elle ne veut pas passer la guerre à vider des bassins (dont elle se sert comme projectile contre une matrone autoritaire). Elle se rend donc en France où elle s'engage dans le Secours aux Blessés Militaires, une division de la Croix-Rouge française. En 1916, Lindell est décorée de la Croix de Guerre pour les soins dévoués qu'elle donne aux soldats français blessés. C'est la plus jeune infirmière (elle a vingt et un ans) à recevoir cet honneur. Son cœur se trouve en France, mais elle est toujours farouchement britannique, Mary s'installe à Paris et devient la comtesse de Milleville.

C'est par accident qu'en 1940, Mary Lindell se retrouve mêlée à des histoires de réseau quand, à Paris, elle tombe sur des fuyards britanniques, tentant sans succès de se fondre dans le décor. Très vite, elle se retrouve à cacher, nourrir et accompagner ces hommes en franchissant la ligne de démarcation dans la petite ville de Ruffec, au nord d'Angoulême, pour rejoindre la sécurité relative de la France de Vichy et les remettre entre les mains de l'une des organisations (comme le réseau Pat O'Leary), qui aidera les hommes à franchir les Pyrénées. Dès le début, ses fils Maurice et Octave, avec leur jeune sœur Mary Ghita, deviennent des membres à part entière du réseau. Ses méthodes sont simples, pour ne pas dire déconcertantes. Portant son uniforme de la Croix-Rouge française, avec les rubans des médailles de la Première Guerre mondiale bien en évidence sur

sa poitrine (ses décorations britanniques portées avant ses décorations françaises), Lindell se procure des laissez-passer et des rations de carburant auprès des autorités allemandes à Paris sous le prétexte d'escorter des enfants en leur faisant franchir la ligne de démarcation pour qu'ils retrouvent leurs parents désespérés en Zone libre. Le fuyard est souvent le « mécanicien » qui l'accompagne.

Misant sur la courtoisie aristocratique dont font preuve les officiers allemands, excessivement polis, du QG de la Wehrmacht à Paris, Lindell les charme et les malmène tous (l'un d'eux est le conte de Bismarck, arrière-petit-fils du premier Chancelier d'Allemagne) pour qu'ils accèdent de bonnes grâces aux demandes humanitaires de l'élégante et énergique aristocrate franco-britannique, leur sensibilité patricienne les rendant aveugles à ses tromperies. C'est une femme habituée à arriver à ses fins, et la hauteur aristocratique de Lindell est renforcée par des réserves inépuisables de courage et de débrouillardise. Le fait qu'elle soit capable de pénétrer d'un pas décidé dans le QG parisien du gouverneur militaire allemand en France, le général von Stülpnagel – qui a déjà fait paraître les ordres menaçant de fusiller quiconque aidait les évadés et d'envoyer les femmes qui agissaient de la sorte en camps de concentration – pour en ressortir avec des laissez-passer et des bons d'essence pour conduire sa voiture hors de la zone occupée avec du carburant allemand, suggère qu'elle possédait une bonne dose de bravoure et de sang-froid. « Ma mère avait des centres d'intérêt très réduits, raconte Maurice plus tard. Elle se dévouait corps et âme à faire sortir les gens de France. Rien d'autre ne l'intéressait. »

La méthode de Mary, qui consiste à flatter la sensibilité sociale de la Wehrmacht, ne produit pas le même effet sur la Gestapo. Son côté britannique véhément (elle a toujours son passeport britannique sur elle), la forte visibilité de sa campagne dans un uniforme de la Croix-Rouge et son approche bruyante et autoritaire, font qu'elle ne tarde pas à être surveillée par le contre-espionnage à Paris. Arrêtée en 1941 sur simple suspicion de quelconques méfaits, elle est gardée en isolement cellulaire à la prison de Fresnes, où elle subit des interrogatoires réguliers sur ses activités menés par des officiers du renseignement, sceptiques, qui la soupçonnent de mijoter un sale coup sans parvenir à mettre le doigt dessus.[56] Elle est libérée, peut-être dans l'intention de la garder sous surveillance. Sachant que ce n'est qu'une question de temps avant d'être à nouveau arrêtée,

déguisée en gouvernante, elle emprunte son propre itinéraire d'évasion jusqu'à Ruffec, avant de se rendre en Espagne en franchissant les Pyrénées. À Barcelone, elle impressionne tant Sir Henry Farquhar, le consul britannique, qu'il lui écrit un mot d'introduction pour qu'elle contacte le MI9 à son arrivée à Londres, en juillet 1942.

56 Les Allemands se servent de la prison de Fresnes, dans le Val-de-Marne, pour y enfermer des agents britanniques du SOE et des membres de la Résistance française. Détenus dans des conditions épouvantables, les prisonniers y sont torturés et nombre d'entre eux sont exécutés.

C'est ainsi que Jimmy Langley et Airey Neave se retrouvent à interroger Mary dans un appartement situé au-dessus du restaurant *Overton*, en bas de St James's Street. Elle a pour seul objectif de retourner en France pour diriger sa filière d'évasion, mais plus elle leur parle, plus ils sont convaincus que ce serait une erreur. Mary Lindell est trop connue de la Gestapo pour pouvoir survivre très longtemps sans mettre d'autres agents en danger. Claude Dansey, le brillant mais communément détesté vice-directeur du MI6, est aussi fermement opposé à son retour, principalement à cause de l'infiltration allemande des filières d'évasion, un grave problème dont souffrent aussi les réseaux du SOE. Comme Lindell a été une invitée involontaire de la Gestapo pendant neuf mois, et parce qu'il est très inhabituel d'être relâché après avoir été incarcéré de la sorte, Dansey craint qu'elle n'ait été « retournée », comme beaucoup d'autres, et libérée pour pouvoir dénoncer des résistants, sachant que des membres proches de sa famille sont détenus, elle peut être soumise à une forme de coercition.

Du point de vue de Dansey, même la redoutable Lindell peut être soudoyée par la Gestapo par crainte de perdre ses enfants. Il a raison de s'inquiéter. La chute de nombreux réseaux est due à l'œuvre de traîtres. L'une des causes probables de la fin du réseau PAO est imputable à des délateurs (l'un d'eux, Paul Cole, était lui-même un évadé britannique qui a rendu beaucoup de bons services avant d'être corrompu par la Gestapo). De même, la totalité de la Section néerlandaise du SOE aux Pays-Bas est retournée par l'Abwehr en juin 1942 et elle reste sous contrôle allemand pendant dix-huit désastreux mois, coûtant de nombreuses vies humaines. Les Allemands parviennent aussi à infiltrer des agents dans les filières d'évasion.

Voici le récit d'une tentative de subversion, pour de nombreuses qui ont réussi. Le 27 octobre 1941, une expatriée britannique en France, Stella Lonsdale, quitte Marseille pour l'Angleterre, avec la bénédiction d'Albert

Guérisse. Elle prend le train pour Barcelone et Madrid, puis un vol de la Lufthansa pour Lisbonne, où elle arrive le 4 novembre. Là, James Langley interroge « la jeune femme extrêmement jolie et intelligente de bientôt trente ans, plus séduisante que la moyenne ». Il apparaît ensuite qu'elle a été persuadée de « travailler pour l'Angleterre » en tant que lien entre le MI6 et les services de renseignement allemands. La vérité est révélée au grand jour à l'arrivée d'un colis transporté en Espagne par Guérisse. Après son départ, « Pat » avait fouillé l'appartement de la belle à Marseille et il avait découvert des photographies incriminantes, l'une d'elles la montrant, souriante, à un pique-nique avec quatre officiers allemands, en train de lui porter un toast au champagne. Elle passe le reste de la guerre à la prison de Holloway.

Pour ce qui est de Mary Lindell, les moindres soupçons portés sur la véracité de son engagement pour la cause de la liberté l'énerve au plus haut point, sa loyauté et son courage ayant déjà été amplement démontrés, contrairement aux bureaucrates du MI6 et du MI9. Elle insiste auprès de Langley et de Neave en leur affirmant qu'elle retournera en France avec ou sans leur accord. D'ailleurs, elle commence à considérer la réticence de Langley comme une insulte personnelle, et elle ne lui pardonnera jamais, même bien des années après la guerre. Langley la décrira ensuite comme « une femme qui ne tolère aucune opposition, mais qui préfère se faire passer pour une mégère plutôt que d'user de son charme féminin quand elle traite avec des hommes réticents ».[57] Il assiste à la réunion au cours de laquelle Claude Dansey a prévu de dire à Lindell qu'il refuse d'autoriser son retour en France : « Il n'y est jamais parvenu car Mary a pris le contrôle de l'entretien et l'a informé de toutes ses lacunes concernant l'aide apportée aux évadés. Lorsqu'il indique qu'il essaye simplement de lui sauver la vie, elle lui répond que ce n'est pas sa vie qui l'intéresse, mais sa réputation à lui. »

57 *J.M. Langley, Fight Another Day (Londres, Collins, 1974).*

Battu, Dansey cède et Mary se prépare en vue de son retour. Malheureusement, son entêtement la pousse à refuser les services d'un jeune opérateur radio australien, Tom Groome, dont la mère est française et qui parle parfaitement français. Le MI9 manque à son devoir envers le réseau Marie-Claire – et envers les nombreux hommes et femmes qui vont en dépendre pour leur survie – en n'insistant pas pour que Mary Lindell

rentre en France avec cet opérateur radio parfaitement formé et une radio en état de marche. Le 21 octobre 1942, elle rentre par Lysander à Limoges, sans l'un ni l'autre, pour prendre les rênes du réseau Marie-Claire, basé à l'*Hôtel de France,* à Ruffec, sans moyen de communication direct avec Londres. Le seul dont elle dispose pour faire parvenir des messages est de passer par l'intermédiaire de Pat O'Leary, ou de se rendre elle-même de Lyon à Genève pour les remettre en main propre au consul britannique (et agent du MI9), Victor Farrel. C'est une grave erreur qui a bien failli compromettre dès le début les plans d'évasion de Hasler.

8

1a, Richmond Terrace

Robert Neville transmet à Horton et aux autres membres de l'équipe de planification le plan d'opération de deux pages qui a été rédigé par Hasler. Conscients qu'enfin il pourrait y avoir une solution au problème de Bordeaux, ils demandent à Hasler de s'adresser sans tarder au capitaine A.J. Herrington du Royal Corps of Naval Constructors, détaché au COHQ, pour définir le type d'embarcation le plus adapté pour acheminer les membres du raid. Le transport par sous-marin semble être l'option la plus judicieuse.

Entre le jeudi 24 septembre et le jeudi 1er octobre, Hasler est officiellement en congés, même si son journal indique qu'il passe le plus clair de son temps à travailler. À 17 heures 30, le vendredi 2, par exemple, il est à nouveau chez Saro, sur l'île de Wight pour parler des modifications à apporter au MkII. Il enchaîne sur un exercice « Margate » entre 20 heures et 2 heures du matin.

Le 12 octobre, il retourne à Richmond Terrace. La première réunion de la matinée, qui dure deux heures et demie, a lieu avec le lieutenant commandant L'Estrange qui, au COHQ, est chargé d'élaborer et de développer des plans détaillés pour l'Opération Frankton. Plus tard, Hasler écrit : « L'Estrange se charge du plus gros de l'organisation détaillée et il prépare personnellement, avec une grande minutie et une extrême précision, les courbes de hauteurs d'eau, l'annuaire des marées, etc., utilisés par la force d'attaque. » Dans son journal, Hasler écrit que l'après-midi même, il passe deux heures avec Tom Hussey et Jock Stewart, pour définir d'autres aspects du plan.

À 17 heures, il est interrogé par le capitaine Sidney Raw, chef d'état-major (sous-marins) à l'Amirauté.[58] Raw lui dit en bougonnant qu'il hésite à utiliser l'un de ses sous-marins pour cette mission, ajoutant que ses

bâtiments ont pour rôle de « couler des navires ». Aussi rapide que l'éclair, Blondie lui rétorque : « Eh bien, mon commandant, c'est exactement ce que j'ai l'intention de faire. » Il a son sous-marin. Il passe la nuit au *Royal Ocean Racing Club,* à quelques minutes à pied de Whitehall et Richmond Terrace. Le lendemain, il retourne avec L'Estrange à l'Amirauté et pendant de longues heures, ils discutent de mines antinavires, avant de présenter le plan au Comité d'Examen, à 11 heures 45.

58 Raw rapporte au contre-amiral (sous-marins) au HMS Dolphin, la base sous-marine à Gosport.

Les jours suivants, Hasler retourne à Londres pour finaliser divers aspects de l'opération avant de transmettre le plan finalisé au Comité d'Examen à la fin du mois. Les grandes lignes sont exposées comme suit :

NATURE DE L'OPÉRATION

Un petit groupe, fort de six membres, débarquera d'un sous-marin à neuf milles environ du phare de Cordouan. Le groupe pagayera en remontant l'estuaire de la Gironde à bord de Cockles MkII, se cachant de jour et pagayant de nuit jusqu'à Bordeaux-Bassens, où ils mèneront une attaque à la mine *limpet* sur les briseurs de blocus au port. Le groupe fuira par voie terrestre en passant par l'Espagne…

INTENTION

Couler entre 6 [et] 12 cargos à Bordeaux-Bassens…

FORCES REQUISES

a. Un sous-marin transportant trois Cockles MkII.

b. Six Royal Marines de tous grades confondus du Boom Patrol Detachment.

CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

a. Il est essentiel qu'il n'y ait pas de lune. Les Cockles pourront uniquement progresser avec le flot ou à l'étale.

c. Vent de force 3 maximum…

COMMANDEMENT

a. L'opération sera placée sous le commandement de l'officier général des sous-marins.

b. Commandant de la Force Navale, officier commandant HM Sous-marin.

c. Commandant de la Force Militaire, le major H.G. Hasler, OBE, RM…

ÉVACUATION

Le groupe fuira par voie terrestre à travers la France occupée jusqu'en Espagne conformément aux instructions spéciales [du MI9]…

D'ici là, il y a largement assez de choses à préparer pour tenir Hasler occupé. Son journal, comme celui du RMBPD, relate un tourbillon incessant de réunions, de visites à Fred Goatley pour discuter des modifications à apporter au MkII, de discussions avec différentes agences à propos d'un exercice d'entraînement qu'il organise dans l'estuaire de la Tamise (exercice Blanket) et des essais d'équipement.

Le seul homme à l'extérieur du COHQ à être dans la confidence est Jock Stewart, qui est responsable de l'entraînement des hommes à Southsea pendant les absences répétées de Blondie. Les exercices sont aussi éreintants sous la tutelle de Stewart qu'ils le sont sous la direction de Hasler. En journée, les manœuvres englobent une multitude d'activités, donc des exercices quotidiens et épuisants pour acquérir une bonne condition physique, pour s'entraîner au maniement des canoës, à la natation (quelle que soit la température de l'eau), pour acquérir des qualités de marin, des aptitudes à la navigation et pour pratiquer des exercices de combat. Chaque nuit donne lieu à des exercices Margate et Grundy. L'entraînement est dur et incessant, car c'est la meilleure préparation possible pour les épreuves à venir. Le 27 octobre, un Jacky (comme sa famille le surnomme) Mackinnon épuisé écrit à ses parents à Glasgow : « Je suis désolé de ne pas vous écrire plus souvent, mais ces 5 derniers jours, j'ai travaillé près de 18 heures par jour et je ne suis bon qu'à aller me coucher quand je rentre à la maison. Concernant les nouvelles, rien ne s'est passé ici dont je puisse vous parler parce que, comme vous le savez, mon travail est secret. »

Un aperçu de la personnalité de Hasler peut en partie être glané par le soin méticuleux qu'il accorde à l'énumération, à la pesée, aux essais et au rassemblement de l'équipement. En tant que marin autodidacte, il sait à quel point les détails sont importants quand il s'agit de mener à bien des opérations périlleuses. Porter une grande attention aux détails est la seule façon d'évaluer les risques du plan qu'il est en train de mettre sur pied, et donc d'accroître les chances que ses hommes et lui s'en sortent en vie. Les instructions sont écrites en prêtant un soin particulier à leur clarté et donc à la facilité avec laquelle elles peuvent être exploitées pour entraîner les hommes. De même, Hasler accorde une grande attention au kit fourni à ses hommes. Tout ce qui figure sur sa liste a un rôle précis, en commençant par le plus évident (« Cockle, MkII ») pour continuer par l'obscur (« papier toilette, sachets ») et l'infinitésimal (« ampoule de rechange » pour les

torches de lecture que le groupe peut emporter). L'objet étiqueté « Sac de réparation » est assorti d'un commentaire dans la colonne « Remarques » : « Contenant chacun du ciment Bostick, des pièces de toile, une aiguille, du fil ciré, un flacon d'huile, des rustines, de la solution de caoutchouc, des goupilles de rechange et des clous à tête plate en cuivre. »

Rien n'est laissé au hasard. Et aucune concession n'est faite à la discrétion, comme pour les produits de confort ou les objets personnels. La liste des équipements comprend au total trente et un éléments sous l'intitulé « Matériel des bateaux », sept éléments sous « Armes et explosifs », quinze sous « Nourriture et médical », vingt-six dans la catégorie « Sur l'homme » et quatorze sous « Dans les sacs ». Dans la dernière catégorie, la liste va des mouchoirs (un par personne), aux appeaux (sur un cordon) [des sifflets qui imitent le cri de la mouette], à des feuilles de papier. Chaque équipement est réparti dans l'une des cinq boîtes de rangement prévues dans chaque canoë : deux boîtes sont placées côte à côte dans le compartiment arrière, une autre entre les deux cockpits et les deux dernières sont alignées dans l'étrave. Chaque objet est emballé en fonction du moment et de la fréquence d'utilisation. Comme les bateaux vont progressivement s'alléger au cours de l'opération, le kit devra être réorganisé pour rééquilibrer le canoë. L'opération n'était pas autorisée à souffrir d'une quelconque désorganisation.

De même, les instructions écrites de Hasler concernant l'entraînement à la pose des mines *limpets* ne laissent aucune place au doute ou à la confusion. Le processus d'armement de chaque mine est décrit en dix-huit étapes sur une feuille de papier intitulée « Exercice d'armement des *limpets* ». Les moindres détails de la procédure doivent être appris par cœur et suivis à la lettre, de la même façon que les hommes s'entraînent au maniement de leurs armes personnelles : dans le noir, dans le froid et en temps limité. Les petites mines magnétiques vont devenir des armes offensives des Royal Marines, et comme pour graisser leur carabine et ranger les munitions dans le magasin, une préparation méticuleuse est indispensable pour s'assurer que les armes fonctionnent correctement. Dans les exemplaires originaux et secrets des instructions, qui sont conservées aux Archives nationales, des observations sont portées en marge dans l'écriture soignée de Hasler : « Vérifier qu'il n'est pas cassé », note-t-il à côté du n° 9. La procédure est la suivante (le soulignement figure dans l'original) :

1. Séparer les mines. Mettre les plaques de côté. Huiler les aimants.
2. Prendre une mine, retirer le bouchon en bois de l'extrémité à blanc.
3. Prendre un retardateur. Dévisser le capuchon, retirer l'ampoule, vérifier l'absence de casse ou de fuite. Replacer l'ampoule dans la boîte. Lubrifier le filetage du capuchon à l'aide de « LUT ». Remettre le capuchon en place mais ne pas le visser trop fermement. Mettre la goupille en place en y attachant le fil. Faire une marque sur le corps du retardateur.
4. Lubrifier les deux filetages inférieurs du retardateur, en s'assurant que le lubrifiant ne pénètre pas dans le passage du percuteur.
5. Mettre le détonateur en place.
6. Visser sur la *limpet*, bloquer avec la clé de serrage. Éliminer les traces de lubrifiant sur les bords du retardateur.
7. Répéter l'opération avec la seconde mine.
8. Placer deux mines ensemble, face à face. Mettre les aimants deux à deux.
9. Retirer un bouchon en bois.
10. Prendre un détonateur. Vérifier que le bouchon en caoutchouc, la petite goupille… et le joint sont bien en place.
11. Ficeler la goupille avec le fil à voile, en l'enroulant en bas du capuchon en caoutchouc afin de maintenir ce dernier en place.
12. Lubrifier les deux filetages inférieurs du détonateur.
13. Prendre une ampoule dans la boîte et la visser en place.
14. Visser le détonateur sur la *limpet*. Éliminer les traces de lubrifiant sur les bords du détonateur et sur le capuchon du filtre. Répéter pour le second détonateur. Marquer chaque *limpet* avec un repère distinctif [ajouté à la main : « du propriétaire »].
15. Répéter l'opération pour une seconde paire de *limpets*.
16. Prendre une boîte de retardateur et y placer deux boîtes d'ampoules.
    Remplir comme suit :
    1 tableau de retardateurs
    4 ampoules rouges
    4 ampoules orange [pour un retard de 9 heures]
    2 pleines boîtes de « LUT »
    4 bouchons solubles
    Sceller la boîte avec de la bande adhésive et du vernis.
17. Peindre tous les détonateurs en noir (très fine couche partout).
18. Vérifier les baguettes de mise en place. Détacher les jointures. Plier et maintenir les segments avec la ficelle.

Dans la soirée du jeudi 29 octobre, les plans de l'Opération Frankton sont exposés face au Comité d'Examen, présidé par Mountbatten, pour leur approbation finale. Le major général Charles Haydon, le capitaine Tom Hussey, Robert Neville et Cyril Horton comptent parmi ceux qui siègent autour de la grande table ovale de la salle du conseil du COHQ.

Le programme de Hasler est accepté sans qu'aucune objection, ou presque, ne soit soulevée. Mais il en va tout autrement quand il en arrive à la question du commandement. Hasler est toujours parti du principe que c'est lui qui dirigerait l'opération. Mountbatten met cette hypothèse en doute, surtout du fait qu'il y a très peu, voire très probablement aucune, chance de retour. Pendant des mois, Hasler a été la force motrice du CODC. Il sort du lot par son inventivité et son dynamisme et, si les officiers d'état-major du COHQ étaient honnêtes, ils verraient que le RMBPD n'exploitait qu'une partie de ses talents. S'il était envoyé à Bordeaux avec le RMBPD et s'il n'en revenait pas, le COHQ en général, et le CODC en particulier, perdrait un atout de grande valeur. En toute honnêteté, Mountbatten est d'avis qu'il n'est pas nécessaire que Hasler participe au raid des trois canoës. C'est le rôle d'un jeune officier : l'officier qui commande la Section n° 1 (Mackinnon) s'acquitterait admirablement de la mission.

Informé la semaine précédente par Robert Neville de l'attitude de Mountbatten, mais qui est aussi communément partagée par le COHQ, Hasler prépare une lettre, adressée au lieutenant général Sir Alan Bourne, dans laquelle il exprime sa détermination à ne pas rester en arrière, affirmant que sans ses qualités de meneur, le raid n'a guère d'espoir d'être mené à bien :

1. L'opération est importante et présente de bonnes chances de succès. Sa principale difficulté tient à l'expérience de la mer et de la navigation de son commandant. Mon second [Jock Stewart] n'a que quatre mois d'expérience de l'utilisation des embarcations légères et les chances de réussite seraient matériellement réduites si l'officier le plus expérimenté disponible n'y est pas envoyé.
2. Un échec serait préjudiciable à la crédibilité des opérations de ce type à l'avenir.
3. Le commandant d'une unité récemment créée aura du mal à conserver le respect de ses subordonnés s'il se dérobe dès la première opération.
4. Je suis supposé ne plus être membre de l'organisation chargée du développement en général, mais d'être simplement le commandant en chef

d’une unité opérationnelle.
5. S’il ne m’est pas permis de participer à cette opération, à quel type d’opération me sera-t-il permis de participer ? Il me semble que le major Stirling [fondateur du Special Air Service] se trouve dans une situation similaire en Égypte.

Obligeamment, Horton transmet une copie de la requête de Hasler au Comité de Planification avant la réunion. Mountbatten autorise Hasler à plaider sa cause, ce qu’il fait avec passion, développant les points abordés dans sa lettre et demandant, rhétoriquement, comment il pourrait regarder ses Marines dans les yeux à son retour, s’il ne partageait pas les mêmes dangers qu’eux dans une opération. En tout cas, si les raids en canoë devaient avoir une quelconque chance de succès à l’avenir, il est important qu’il participe au premier pour pouvoir en tirer des leçons qui profiteraient aux suivants.

Mais les arguments de Hasler ne l’emportent pas sur la question la plus importante aux yeux des officiers d’état-major intraitables du COHQ : en tant qu’officier commandant du CODC et du RMBPD, il est trop précieux pour risquer d’être perdu. À la fin de la discussion, Mountbatten demande à ceux qui sont autour de la table de donner leur verdict. Tous, à l’exception de son collègue des Royal Marines, Robert Neville, considèrent que Hasler ne doit pas y aller. Son moral est au plus bas, mais Mountbatten va le surprendre. Peut-être que le chef des Opérations Combinées a compris que le succès de toutes les opérations, quelle qu’en soit la taille, dépend de la qualité du meneur, et l’Opération Frankton a davantage de chances de réussir avec Hasler que sans lui. Démontrant sa volonté d’être maître de ses décisions, Mountbatten ignore l’avis général de son état-major et, avec un petit sourire, il dit à Hasler : « Je vais vous laisser y aller, en dépit de tout bon sens. »

« Gagné sur le fil », écrit triomphalement Hasler, soulagé, alors qu’il se dirige vers le Nord, en direction de Glasgow dans son wagon-couchette. Sa réaction n’est pas seulement égoïste. Hasler connaît ses hommes mieux que quiconque. Il connaît leur niveau d’entraînement, de confiance et de compétence, et il est persuadé que sans lui, les Commandos sont encore plus démunis que des enfants qui viennent de naître et leurs chances de capture ou de mort sont nettement supérieures. En outre, le raid a été approuvé, et le RMBPD va le superviser.

Mais pour Mountbatten, il paraît clair qu'après la discussion du 29 octobre, n'envoyer que trois canoës à Bordeaux risque de causer l'échec de l'entreprise, car ce chiffre ne tient pas compte de la possibilité que certains ne survivent pas à la phase d'approche. Il lui semble inévitable qu'il y ait des victimes en chemin. Au moment où il donne son accord à l'opération, Mountbatten ordonne que Frankton soit exécuté par six équipages de canoës, au lieu des trois initialement prévus par Hasler. La suite montrera que c'était une sage décision. Il est donc relativement facile pour Hasler de faire passer le nombre de six participants initialement envisagés, provenant de la Section n° 1 de Mackinnon à onze : Mackinnon, Wallace, Laver, Sheard, Conway, Ellery, Ewart, Fisher, Mills, Moffatt et Sparks. Hasler serait le douzième homme et un treizième, Norman Colley, ferait le voyage en sous-marin en tant que réserve pour remplacer quiconque blessé ou malade pendant le voyage.

Jusque-là, pour Mountbatten, suite aux pertes massives subies à Dieppe le 19 août, un raid en canoë sur Bordeaux remplit tous les critères de simplicité et d'économie. Il n'est pas nécessaire de monopoliser d'importantes ressources en hommes et équipement et si le RMBPD échoue dans sa tâche, les pertes ne seront, en fin de comptes, pas excessives pour le COHQ.[59] En termes de capital humain, douze vies sont mises en danger, ce qui équivaut à deux équipages complets de bombardiers Lancaster (ayant chacun un équipage de sept hommes). Les seules pertes du commandement des forces de bombardement de la RAF, en 1942, s'élèvent à 9 440 hommes : sur les 35 050 sorties effectuées cette année-là, 1 400 avions ont été abattus.[60] Si ce nombre était divisé par trois cents nuits de vol opérationnel, cela correspondrait à la mort de plus de trente et un hommes par nuit. De même, l'opération allait avoir lieu six semaines après les 3 000 victimes que les Opérations Combinées déploreraient à Dieppe. Il faut aussi tenir compte du vaste contexte de la guerre dans son ensemble à la fin 1942. Le 8 novembre, 60 500 soldats anglo-américains posent pied en Algérie et au Maroc lors du débarquement en Afrique du Nord qui va freiner les ambitions de Hitler dans cette région et au Moyen-Orient.

59 Un autre raid des Opérations Combinées qui avait lieu en même temps que l'Opération Frankton (Opération Freshman), impliquait le lancement par planeur, le 19 novembre, d'un équipage aéroporté de trente-quatre hommes des Royal Engineers pour détruire une usine productrice d'eaux lourdes, à Vemork, en Norvège. Aux mauvaises conditions météorologiques s'est ajoutée la défaillance des appareils de navigation. L'un des deux bombardiers Halifax tractant les planeurs s'est écrasé en montagne (après avoir lâché ses planeurs à une très haute altitude) ; les deux

planeurs transportant les hommes et l'équipement se sont écrasés à l'atterrissage. Ceux qui ne sont pas morts sur le coup ont été tués par les Allemands peu après leur capture, dont l'un au moins par injection d'oxygène dans les veines, au cours d'une procédure menée par un médecin de la Gestapo. Mais une seconde opération, menée par une équipe de six hommes du SOE norvégien, en février 1943, qui inspirera le film Les Héros de Telemark, est un véritable succès.

60 Dix femmes ont aussi perdu la vie dans le ciel britannique, faisant passer le total à 9 450.

En octobre, la bataille paroxystique pour l'Égypte se livre autour du hameau d'El Alamein, où 177 000 soldats britanniques et alliés affrontent 93 000 hommes expérimentés, mais surpassés en puissance de feu, de l'Afrika Korps de Rommel. Les chiffres à l'Est dépassent ceux-là en termes d'échelle. Au 1er novembre 1942, le Haut Commandement de la Wehrmacht estime que 5 150 000 soldats soviétiques ont été faits prisonniers depuis le début de l'Opération Barbarossa dix-sept mois plus tôt. Au cours de la bataille de Stalingrad, qui voit l'oblitération de la 6e armée de von Paulus, quelque 270 000 Allemands sont encerclés dans la ville au début de l'offensive soviétique le 22 novembre, alors que l'hiver a commencé. Au cours des sept premiers jours de décembre, pendant que le HMS *Tuna* descend la mer d'Irlande pour atteindre l'Atlantique et le golfe de Gascogne, plus de trois cents membres de la Royal Navy et de la Royal Australian Navy perdent la vie en mer.

Le pays est en guerre, et avec les centaines de vies perdues chaque jour à l'Ouest, sans parler des milliers de vies soviétiques perdues à l'Est, et des milliers de vies britanniques et issues des pays du Commonwealth qui s'éteignaient lentement dans les camps de prisonniers dispersés dans les jungles du Sud-Est asiatique, ce n'était pas le moment de faire du sentiment. Par conséquent, dans le contexte général de la suite de la guerre, ainsi que dans l'orbite plus spécifique des Opérations Combinées, les planificateurs de Richmond Terrace étaient prêts à courir le risque de perdre douze vies dans une opération contre des briseurs de blocus en Gironde. Même s'ils avaient su qu'une semaine plus tôt, les sept captifs survivant de l'Opération Musketoon avaient tous été tués d'une balle dans la tête avant d'être incinérés dans les fours de Sachsenhausen, et qu'un sort similaire attendait tous les futurs membres des commandos britanniques assez infortunés pour tomber entre les mains de l'ennemi, l'opération aurait certainement continué.

C'est ainsi que le 30 octobre 1942, Mountbatten appose sa signature à une note envoyée au Comité des Chefs d'état-major qui approuve le plan du COHQ le 3 novembre :

1. L'Opération « Frankton » a été planifiée pour répondre aux demandes de Lord Selborne [...] que des mesures soient prises pour attaquer les navires de l'Axe dont on sait qu'ils forcent le blocus entre la France et l'Extrême-Orient.
2. Des méthodes d'attaque des navires à la fois par la mer et par air ont été attentivement examinées et le plan désormais proposé est le seul qui offre de bonnes chances de succès.
3. En moyenne, entre six et dix forceurs de blocus sont généralement amarrés le long des quais à Bordeaux, en plus d'autres navires. On espère être en présence d'au moins six bâtiments.
4. En résumé, le plan est qu'un officier et cinq autres gradés du Royal Marine Boom Patrol Detachment pagayent en remontant la Gironde en cockles [*sic*], se déplaçant uniquement dans l'obscurité, pour placer des « *limpets* » sur la ligne de flottaison des navires qu'ils trouveront à Bordeaux. Les cockles seront transportés dans un rayon de neuf milles de l'embouchure du fleuve, dans un sous-marin qui sera de passage pour une mission de patrouille ordinaire et qui ne nécessitera donc pas d'informations spécifiques.
5. Douze exemplaires de ce résumé des grandes lignes du plan sont joints.

Les dés sont jetés.

9

La Clyde et la Tamise

À l'Amirauté, à Londres, faisant suite à la requête de Hasler, le capitaine Raw a prévu que les hommes de la Section n° 1 de Jack Mackinnon subissent une semaine d'entraînements intenses sur des sous-marins pour se préparer en vue de l'opération à venir. Les hommes n'ont pas la moindre idée de ce qui les attend. Hasler avait supposé qu'il obtiendrait gain de cause face au Comité d'Examen, à Londres, et avait donc pris toutes les dispositions nécessaires bien avant la décision. Après cette phase d'entraînement brève mais soutenue, il a l'intention de ramener la Section dans l'estuaire de la Tamise pour un exercice d'une durée de cinq jours qui servira de répétition générale pour le raid, dans un environnement qui ressemble à celui de la Gironde et de la Garonne. En Écosse, le sous-marin affecté à la mission proprement dite – le HMS *Tuna* récemment reconditionné – est alors en patrouille dans l'Atlantique Nord, et subit des conditions météorologiques que son capitaine, le lieutenant Dick Raikes, décrit comme « vraiment exécrables ». En conséquence, Hugh Ionides de la 3e Flottille de sous-marins affecte deux autres bâtiments – le HMS *Taurus* et le HMS *Sea Nymph* – à la mission d'entraînement du RMBPD pendant cette semaine critique.

Le HMS *Tuna* est un bon choix. C'est l'un des cinquante-cinq sous-marins de classe T construit pour la Royal Navy avant et pendant la guerre. Il mesure 275 pieds (84 mètres) de long, il jauge 1 325 tonneaux, a un équipage de 59 hommes et il est armé de 16 torpilles. Propulsé en surface par deux moteurs Diesel et une fois immergé par deux moteurs électriques, sa vitesse maximale est de 9 nœuds sous l'eau et de 15 nœuds à la surface. Il connaissait très bien les eaux de la Gironde, ayant passé de longues périodes de la guerre à patrouiller dans le golfe de Gascogne. Le 22 septembre 1940, il torpille et coule le *Tirranna*, un navire marchand

allemand de 7 000 tonneaux, à quinze milles nautique au sud-ouest de l'estuaire de la Gironde, et saborde deux jours plus tard l'*Ostmark*, un porte-hydravion. À 4 heures 30, le matin du 18 décembre de cette même année, il attaque le sous-marin italien *Brin*, en provoquant certainement des dégâts, à coups de torpilles et de canon, dans le golfe de Gascogne, à cinquante-cinq milles nautiques à l'ouest de l'estuaire de la Gironde. Dans la nuit, il coule le *Chassiron*, un remorqueur, à coups de canon, à vingt-cinq milles nautiques à l'ouest-sud-ouest de la Gironde. Il n'est pas non plus novice en matière d'opérations commandos, car il a participé au raid sur les îles Lofoten en décembre 1941. Dick Raikes connaît aussi la zone d'intervention comme sa poche quand il prend le commandement du *Tuna* le 26 août 1942. Fin 1940, alors qu'il est premier lieutenant sur le sous-marin HMS *Talisman*, il est chargé de débarquer deux agents français près de Bordeaux. Tout ne se déroule pas exactement comme prévu :

C'était la première fois que ce genre d'opération avait lieu, je pense. Nous avons débarqué les deux gars en *frog boat*, radio allumée, l'embarcation étant reliée au sous-marin par une longue amarre de sorte que quand les hommes avaient mis pied à terre, nous puissions ramener le canot en tirant sur l'amarre en ne laissant aucune trace du débarquement. Mais ils insistent pour proclamer « Vive La France » et pour faire leurs adieux à tout le monde. Nous avons presque dû les mettre de force dans le bateau… Mais alors, au lieu de ramer vers la côte, ils se sont mis à ramer vers l'Atlantique…

En route pour Holy Loch Hasler, arrive à Glasgow à 7 heures 45, dans la matinée du vendredi 30 octobre. Il en profite pour se raser dans les toilettes pour hommes de la gare, avant de prendre le train pour Gourock, puis le bateau pour traverser la Clyde jusqu'à Dunoon, et il prend enfin le bus pour Ardnadam. Il arrive au HMS *Forth*, à Holy Loch, à 12 heures 30. Fred Goatley s'est assuré que six tout nouveaux MkII soient prêts à l'arrivée de Hasler. Chaque bateau porte le nom d'un animal aquatique – *Coalfish* (morue noire), *Crayfish* (écrevisse), *Conger* (congre), *Cachalot*, *Catfish* (poisson-chat) et *Cuttlefish* (seiche) – les équipages peignent soigneusement le nom des bateaux en bleu sur leurs flancs, au-dessus du camouflage conçu par Hasler. À son arrivée, il rencontre Hugh Ionides pour définir la meilleure méthode de mise à l'eau des canoës depuis le sous-marin. Comme l'indique le journal de Hasler, qui était manuscrit à l'époque : « Ai vu S3

[Ionides] àp objet de la visite. Revu détails du mécanisme de levage/mise à l'eau. »

Il y a deux méthodes traditionnelles de mise à l'eau de canoës depuis un sous-marin. L'une consiste à les assembler sur la coque, à y charger le ravitaillement et les équipages, puis à les mettre à l'eau en faisant descendre le sous-marin en relâchant une partie de l'air enfermée dans les réservoirs de ballast. La seconde méthode consiste à descendre les canoës à la surface au moyen de cordes. Les deux solutions présentent des difficultés. Avec la première, les turbulences de surface provoquées par l'évacuation du ballast menacent de faire chavirer les petites embarcations surchargées et, avec la seconde, les canoës risquent de se retrouver de travers et de se coincer contre l'un des flancs bombés du sous-marin, avec un angle qui n'est pas toujours possible à redresser.

À la demande de Hasler, Ionides, qui avait un grand sens pratique, imagine une ingénieuse solution. Le sous-marin de classe T est équipé d'un canon de 100 millimètres placé sur le pont principal, devant la tourelle. N'était-il pas possible de fixer un dispositif quelconque au fût du canon pour descendre les canoës chargés jusqu'à la surface de l'eau ? La solution est simple : un tube métallique de 1,20 mètre est fixé à la partie inférieure du fût et est doté d'un jeu de palans qui permettent de descendre lentement jusqu'à l'eau les canoës suspendus depuis le canon qui pivote. Le journal de Hasler montre que le jour même de l'arrivée du reste de la Section n° 1 à Holy Loch, ils s'entraînent déjà avec le nouveau système :

Lundi 2 novembre

Matin. Montage des bossoirs par le quart de bâbord pour la mise à l'eau.
Tous les bateaux sont mis à l'eau.
Après-midi. Pose de *limpets*.

Le palan est déployé avec succès le lendemain, le même jour où, par coïncidence, le Comité des Chefs d'état-major autorise l'Opération Frankton :

Mardi 3 novembre

Matin. Mise à l'eau. 10 heures. Tous les bateaux quittent le navire en formation pour une longue sortie à la journée en remontant Loch Long.
Deux bateaux sont entièrement lestés. 16 heures 30. Retour au navire, épuisés. Distance totale parcourue d'environ 13 milles.

Ionides met aussi à disposition pour l'entraînement un démineur hollandais de six ans qui jauge 460 tonneaux, le *Jan Van Gelder*. À cause de

son apparence négligée, les hommes le surnomment *Scumbag* (ordure). En avançant à une vitesse de deux nœuds, le démineur imite l'effet du courant de marée, ce qui permet aux équipages des canoës de s'entraîner à la pose de mines magnétiques factices sur la coque du navire tout en pagayant pour compenser l'effet de la marée descendante. Cet exercice est utile car, à Southsea, la seule expérience de la sorte que les hommes avaient eue consistait à poser les mines sur une plaque de métal inclinée et immergée.

Un entraînement très profitable, qui durera vingt-trois longues heures, est ensuite entrepris à bord du HMS *Taurus*, aux alentours d'Inchmarnock. Commandé par le lieutenant commandant Mervyn Wingfield, *Taurus* est un sous-marin tout neuf, qui a été inauguré trois jours plus tôt. Le journal de Hasler pour les deux derniers jours d'entraînement en Écosse avant que le groupe ne reprenne le train vers le Sud, retranscrit la grande activité qui règne au cours de cette période :

Vendredi 6 novembre

7 heures 40. Embarquement de tous les grades à bord de P339 [HMS *Taurus*]. Vent frais de SE, forcissant.

Midi. Palan expérimental monté sous le vent d'Arran par de forts grains. Réussi sauf pour le cintrage des guides.

Après-midi. Essais de plongée et d'action à bord de P339. Très intéressant.

Soir. Vent force 6-7. Programme de mise à l'eau abandonné. *Jan Van Gelder* avec [Jock] Stewart à bord, à l'abri à Rothesay.

Samedi 7 novembre

10 heures. RV [rendez-vous] avec *Jan Van Gelder* à Rothesay. Mise à l'eau réussie sous le vent des six bateaux, dont un à l'extrémité du fût du canon avec P339 sur tribord. Bateaux hissés à bord du *Jan Van Gelder* [à l'aide des mats de charge] avec les moyens du bord. Retour à Forth à 12 heures 30. Ramassage de tout le matériel et départ à 14 heures 30. Direction Gourock. Stewart et moi sommes partis devant pour Glasgow. Avons pris le train de 21 heures 30, en direction du Sud, dans deux couchettes de première classe.

Quand l'entraînement en Écosse est terminé, la prochaine étape est un exercice censé imiter aussi fidèlement que possible la distance que les Royal Marines vont devoir parcourir dans la Gironde. C'est l'« Exercice Blanket ». Jusqu'à présent, seuls Hasler et Jock Stewart ont une idée de ce qui attend le RMBPD.

Le 9 novembre, l'exercice commence sur la côte sud-est de l'Angleterre. La marée commencera à baisser plus tard dans la nuit. La mer est calme, mais il y a un brouillard bas. D'après Hasler, l'exercice s'avérera « un échec complet ». L'objectif était de parcourir en canoë les soixante-dix milles nautiques entre Margate et Deptford, sur la Tamise. Bill Sparks identifie probablement une partie du problème dans son récit de la soirée du départ. Après une semaine d'entraînement rigoureux et d'abstinence en Écosse, les hommes sont stationnés dans un pub sur le front de mer de Margate :

Voyant que nous avons le visage tout noir à cause de la crème de camouflage, les gens du cru sont persuadés que nous partons pour un vrai raid, et ils insistent pour nous payer des tournées… À minuit, nous sortons du pub pour nous diriger vers la jetée où nos canoës ont été déchargés. Étourdis par la bière, nous mettons nos canoës à l'eau et nous y prenons place, prêts pour cinq jours à pagayer.

Mais l'alcool n'a probablement joué qu'un petit rôle dans le fiasco. Malgré les meilleures intentions des Royal Marines, la malchance et la vigilance des patrouilles fluviales y sont certainement pour beaucoup. Les défenses locales ont été alertées, des mots de passe ont été communiqués et des volontaires des Home Guard ont reçu l'ordre de patrouiller sur les rives de la Swale, entre l'île de Sheppey et l'estuaire de la Tamise. Les six canoës se mettent en route comme prévu. À 3 heures 30, alors que la côte est enveloppée dans l'obscurité, tous les bateaux accostent avec succès sur l'île de Sheppey, où les équipages tirent leur embarcation dans la vase jusqu'à la terre ferme et les camouflent. Avec une sentinelle qui monte la garde, les hommes dorment tranquillement tandis que la marée descend. À 13 heures, c'est la renverse et les bateaux peuvent remonter la Swale où ils campent à nouveau pour la nuit. Jusque-là, tout va bien. La mer leur est favorable, et la brume les cache des observateurs à terre. C'est à ce moment-là que ça commence à mal tourner. Hasler écrit dans son journal :

Jeudi 12 novembre

Matinée agréable. Routine du camp. Instruction sur le Colt 45.
Après-midi. Mackinnon et les bateaux restants arrivent. 20 heures. Partons en convoi. Vent NNO force 3. Perds rapidement tous les autres. 4 heures. Accostage à Broad Ness [le vendredi 13 novembre].

À partir de ce moment-là et jusqu'à ce que *Catfish* atteigne Blackwall Point en face de l'Isle of Dogs, en remontant la Tamise, à 6 heures, le samedi 14, Hasler et Sparks ne voient pas d'autres membres de la

Section n° 1. En effet, ils sont loin derrière, Mackinnon et trois autres bateaux ne dépasseront pas Greenhithe. Ce n'est qu'aujourd'hui que l'on connaît toute l'histoire de l'expédition. En quittant le Swale le 12 novembre, le bateau de Mackinnon s'est échoué sur la vasière. Dans la confusion, il est complètement déboussolé et le canoë repart dans la direction par laquelle il est venu. Sheard se perd aussi. La plupart des équipages sont alors repérés au moins une fois par les patrouilles des Home Guard, et certains même deux fois. Lorsque les hommes épuisés sont enfin rassemblés et extirpés de l'eau le samedi matin, Hasler laisse échapper sa frustration face à ce qu'il considère comme une démonstration d'incompétence. D'après Sparks, il « ne s'est pas gêné pour nous dire exactement ce qu'il pensait de nous. Malgré notre entraînement, nous l'avions laissé tomber… Nous n'étions apparemment pas prêts pour les opérations. »

Pourtant, cette nuit-là, ne refusant jamais une invitation et voulant peut-être noyer ses malheurs, Hasler entraîne Mackinnon dans une fête organisée par des Wrens qu'il connaît à Londres. Il admet être « las », mais Blondie n'est pas homme à refuser une occasion de danser avec des jolies filles. C'est néanmoins un commandant en chef du RMBPD déprimé et grognon qui, le lendemain, se fait aborder à la cantine de Richmond Terrace (de l'avis général de l'état-major militaire, l'un des meilleurs endroits où se restaurer à Londres) par nul autre que le chef des Opérations Combinées en personne. « Comment ça s'est passé ? » demande Mountbatten sur son ton jovial habituel. « C'était un désastre, mon commandant », répond Hasler découragé. Il expose les lacunes identifiées, et le fait qu'à la moitié de l'exercice les canoës avaient perdu le contact les uns avec les autres, et beaucoup étaient désorientés. « Ah bon, répond Mountbatten, refusant de se décourager. Au moins, vous ne referez pas ces erreurs la prochaine fois. »

Les craintes de Hasler que l'échec de l'exercice risquait d'entraîner l'annulation de l'opération s'évaporent immédiatement. L'Opération Frankton est toujours à l'ordre du jour. L'exercice Blanket a beau avoir été un désastre, Mountbatten a raison : ce n'était qu'une répétition. Les bévues commises resteront certainement gravées dans l'esprit des participants qui ne referont pas les mêmes. Dans le cas contraire, les hommes savaient que les conséquences seraient fatales. Le point de vue de Hasler commence à refléter celui de Mountbatten : il note dans un résumé du rapport post-opération de Frankton, soumis en avril 1943, que Blanket était un

« exercice utile ». Il prend notamment comme décision de diviser la Section en deux « divisions » distinctes, A et B. Si l'une des divisions était appréhendée par l'ennemi, l'autre avait une chance de passer au travers. Les deux divisions devaient donc se séparer en approchant de l'estuaire, puis opérer indépendamment l'une de l'autre. La Division A serait dirigée par Hasler et la Division B par Mackinnon.

Les membres de la Section n° 1 peuvent maintenant profiter d'une courte période de permission (sauf Hasler, qui était occupé à Southsea et à Londres) avant de retourner à Gourock le jeudi 19 novembre, pour la dernière phase d'entraînement et de préparation intense, avant la mission qu'ils savent tous être imminente, mais dont seuls Hasler et Stewart connaissent les détails. En attendant, les hommes ne peuvent que spéculer, ne sachant rien ni sur la cible, ni sur la date. La plupart des fonds disponibles à l'époque sont consacrés à une opération contre le *Tirpitz*, caché derrière des filets antitorpilles au fond d'un fjord au nord de la Norvège. La perspective de se faufiler jusqu'à ce terrifiant Léviathan dans leurs canoës de toile pour placer des mines *limpets* contre sa coque de trente centimètres d'épaisseur ne semble pas inquiéter les hommes le moins du monde. Hasler ne fait rien pour dissiper ces rumeurs. « Quand le major a entendu dire que nous pensions aller en Norvège, se souvient Bill Sparks, il nous a avertis que les rumeurs avaient la très mauvaise habitude d'être vraies. » « Voilà, vous voyez, en ont déduit Sparks et les autres, c'est vrai. Nous allons en Norvège. »

Ils préparent et emballent le ravitaillement, testent le palan à pleine charge (avec deux équipages, soit 218 kg) et la boussole à pivot, s'entraînent à terre, apprennent à armer les *limpets*, essaient leurs uniformes et peignent les canoës avec un motif de camouflage. Les hommes continuent à nager tous les jours dans les eaux glaciales du Holy Loch, ils s'exercent au tir avec des pistolets mitrailleurs Sten munis d'un silencieux (deux d'entre eux seront emportés pour l'opération) et des pistolets automatiques Colt US 45.

Lorsqu'ils ne sont pas sur l'eau pour se perfectionner au maniement de leur canoë et pour s'entraîner à poser des mines magnétiques sur la coque du *Jan Van Gelder,* de jour comme de nuit, ils passent leur temps à marcher dans les collines désolées et balayées par le vent, à escalader des falaises et à se maintenir en forme.

Hasler a énormément réfléchi à l'équipement et à l'uniforme des hommes, et au bout de quelques mois d'expérimentation, il est parvenu à concevoir une marinière de combat étanche et camouflée avec une jupe élastique qui s'ajuste autour du capot du cockpit du canoë pour le fermer de manière étanche. Différents écussons distinctifs sont cousus sur la marinière, notamment l'emblème des Opérations Combinées avec une ancre, une mitraillette et un aigle vigilant qui ne laisse subsister aucun doute sur le fait que les hommes sont des membres d'une authentique organisation militaire. Le titre « Royal Marines » est brodé en rouge sur fond bleu sur chaque épaule. Le reste de l'uniforme se contente d'être pratique. En plus d'articles plus standards, comme des pantalons de combat kaki, des chaussettes en laine et un caleçon long en laine, Hasler insiste pour que les hommes portent des gants en soie recouverts de mitaines en laine bleue, ainsi que des chaussons sous leurs cuissardes, un col roulé, une écharpe et une cagoule bleues, sans oublier un gilet de sauvetage gonflable.

Pendant ce temps, L'Estrange se rend à Londres, pour donner les dernières nouvelles à Hasler concernant la Gironde, les briseurs de blocus qui sont supposés être mouillés à Bordeaux, ainsi que sur les défenses allemandes. Il lui procure aussi des cartes à jour, des croquis et des photographies aériennes de l'estuaire et des berges du fleuve, pour permettre à Hasler de trouver les meilleurs endroits où se cacher pendant la journée. Il est aussi en mesure de fournir de plus amples informations de la part du MI9 à propos du repli en Espagne après l'attaque, sujet qu'il pourrait uniquement aborder avec ses hommes lorsqu'ils seraient dans le sous-marin. Mais il n'y a pas grand-chose à dire. Neave et Langley ont décrit à L'Estrange diverses méthodes pour échapper à la capture, pour limiter le risque de mettre en danger les personnes qui leur porteraient hypothétiquement assistance, et pour résister aux interrogatoires. Mais le niveau de secret est tel que Hasler ne sait ni qui contacter dans la filière d'évasion de la ville de Ruffec, à quelque cent quarante-cinq kilomètres au nord-est de Bordeaux, ni où s'adresser pour obtenir de l'aide en ville.

Ruffec est situé au cœur de la filière d'évasion Marie-Claire. La ville a été spécialement choisie par sa créatrice, après l'invasion de la France par les Allemands en 1940, parce qu'elle se trouve à cheval sur la ligne de démarcation entre la France occupée et la France de Vichy. Les fuyards peuvent être accompagnés jusqu'aux environs de Ruffec depuis la zone occupée, avant de passer clandestinement dans le territoire contrôlé par

Vichy, depuis des fermes isolées, en franchissant une frontière relativement perméable à l'époque. Cela a aussi l'avantage d'égarer d'éventuels traqueurs : l'Espagne, et la sécurité, se trouve au Sud, et on suppose donc qu'aucun poursuivant allemand qui se respecte ne songerait à aller chercher ailleurs que dans cette direction.

Portant un sérieux coup à la viabilité de leur plan d'évasion, les agents de la Salle 900 sont d'avis qu'il est trop dangereux pour la sécurité du réseau de donner des informations détaillées aux Royal Marines sur l'endroit où les fuyards pouvaient trouver refuge. Le MI9 part du principe que si Hasler ou l'un de ses hommes était capturé, la Gestapo disposait de méthodes efficaces pour arracher des informations aux prisonniers, même les plus récalcitrants, et tout le réseau Marie-Claire serait alors en danger. Par conséquent, Hasler a simplement reçu pour instruction de se rendre à Ruffec. Là-bas, des gens l'attendraient pour le mettre en sécurité. Il n'en sait pas plus. C'était « le pire des deux mondes, conclut Airey Neave. Je ne voyais pas comment ceux du groupe qui en réchappaient pouvaient être sûrs de contacter Mary ou ses amis à Ruffec. Elle n'a pas non plus été prévenue qu'un raid de commandos allait avoir lieu sur la Gironde. »

Le plan n'est pas très prudent, ce qui représente une entorse au *modus operandi* habituellement appliqué par Blondie. Mais il n'a pas d'autre choix que de se fier au fait que le MI9 faisait de son mieux pour ses hommes et lui, et il repart sans se plaindre. Recevoir pour consigne de trouver une cellule de résistance secrète au milieu d'un gros bourg, sans connaître l'adresse des gens ou d'autres moyens de les contacter est gravement insuffisant en termes de planification, et cela met la vie des hommes en grand danger. Lorsqu'ils arriveraient aux abords de la ville, les Royal Marines en fuite depuis plusieurs jours et ayant sûrement l'air dépenaillé, ne passeraient certainement pas inaperçus. Comme Airey Neave l'admettra plus tard, Hasler et Sparks ne sont parvenus à contacter l'organisation de Mary Lindell que par « une chance extraordinaire » ; et par son manque d'organisation et de préparation « la Salle 900 ne s'est pas particulièrement distinguée à cette occasion ».

Outre les informations limitées dont ils disposaient sur Ruffec, Hasler et Mackinnon ont été formés au code spécial qu'ils devront utiliser pour communiquer avec Londres pendant la phase de récupération, en supposant qu'ils parviennent à contacter le réseau Marie-Claire. Ce qu'ils ne savent pas, c'est que la filière d'évasion n'a ni radio ni opérateur. Nul ne sait si,

dans le tourbillon des préparatifs du raid, quiconque a réfléchi à la possibilité que le SOE aide les fuyards, surtout parce que les Opérations Combinées n'ont pas la moindre idée du fait que le SOE mettait aussi sur pied une opération dans le port. Il est concevable que Claude de Baissac et ses contacts auraient pu offrir leur aide aux fuyards en les cachant et en leur fournissant un moyen de transport, mais les dangers qui pèsent alors sur l'opération du SOE sont exactement les mêmes que ceux que craint le MI9. Quoi qu'il en soit, les plans d'évasion sont mal pensés et placent Hasler et ses hommes en extrême danger.

Le journal de Hasler relate en partie l'activité intense qui a cours pendant la dernière phase préparatoire, pendant laquelle, par manque de place à bord du HMS *Forth*, les hommes sont logés sur le HMS *Al Rawdah*, un navire ravitailleur mouillé dans le Holy Loch :

Vendredi 20 novembre

Matin. Montage et vérification des canoës sur le pont du [HMS] *Forth*. Organisation des réparations. Déballage du ravitaillement à bord de l'*Al Rawdah*.

Après-midi. Courte marche forcée dans les collines, entrecoupée de séances d'instruction sur le Colt 45 et le Sten équipé d'un silencieux.

Soirée. Nettoyage des armes et cours sur la tenue de combat portée à bord des Cockles et sur le trousseau d'évasion.

Samedi 21 novembre

Matin. À bord du HMS *Forth*, réparation des bateaux et ravitaillement. Les soldats marchent dans la campagne.

Après-midi. Cours sur la mise en place de l'étui du Colt 45 et des dagues de combat et sur le système d'allumage des *limpets* d'entraînement.

Soirée. Mise à feu de *limpets* d'entraînement. Rédaction d'instructions détaillées sur la mise à feu des *limpets* opérationnels.

Dimanche 22 novembre

Matin. À bord du HMS *Forth* pour vérifier l'avancée des réparations. Les soldats préparent les *limpets* restants. Ai emprunté le canot de sauvetage de l'*Al Rawdah*. 11 heures. Activation du système d'allumage et largage des *limpets* au fond du Holy Loch.

Après-midi. Exercices à une seule pagaie. Ai regardé l'explosion de 3 ou 4 *limpets*. [L'échec de l'explosion de l'une des mines aurait pu signaler à Hasler la probabilité que certains des dispositifs étaient défectueux.]

Soirée. Préparation des *limpets* d'entraînement. Établissement de la liste des équipements avec Mackinnon.
Lundi 23 novembre
Matin. Apprentissage de la lecture de cartes. Les soldats préparent le ravitaillement pour l'exercice.
Après-midi. 1415. Embarquement sur le *Jan Van Gelder* avec 6 Cockles. Cap sur Upper Loch Long. 15 heures-17 heures 30. Simulation d'attaques avec des mines à blanc sur le *Jan Van Gelder* avançant à une vitesse de 1,5 à 2 nœuds, à la fois avec et contre le démineur.
Soirée. 19 heures 30-21 heures 30. Même exercice dans l'obscurité. Exercice très profitable.
Mardi 24 novembre
Matin. Travail sur des cartes marines.
Après-midi. Exercices de montage et démontage chronométré. Moi
17 heures -19 heures. Amorçage des *limpets*.
Mercredi 25 novembre
Matin. 9 heures-12 heures 15. Amorçage des *limpets* pour tous.
Après-midi. 15 heures-17 heures. Me rends à bord du HMS *Tuna* et discute avec le n° 1 [Johnny Bull].
Soirée. Chargement du *Catfish*.
Jeudi 26 novembre
Matin. Les soldats font leur paquetage. L'Estrange arrive avec toute la paperasse.
Soirée. Discussions avec L'Estrange.
Vendredi 27 novembre
Tâches administratives toute la journée.
Soirée. Ai bu avec des Polonais. Résultats désastreux.
Samedi 28 novembre
Matin. Commence à peindre les bateaux. Discussions avec [Dickie] Raikes. Peinture des tenues des Cockles. Soirée. Tri des sacs de ravitaillement. Couture des sacs.

Même s'il a rencontré le premier lieutenant du HMS *Tuna* (Johnny Bull) le 25 novembre, Hasler n'allait pas être présenté au capitaine du sous-marin avant deux jours. Dick Raikes se souvient que lorsqu'il rencontre Blondie pour la première fois, Hasler souffre de la pire gueule de bois de sa vie, résultat de sa beuverie de la veille sur l'*Al Rawdah* avec les sous-mariniers polonais. Les Polonais avaient insisté pour faire bénéficier Hasler et Jock

Stewart de leur traditionnelle hospitalité, mais l'eau-de-vie qu'ils se sont vus offrir – Hasler n'a jamais pu savoir ce que c'était – leur en a vraiment bouché un coin. C'est donc un Blondie plutôt confus, ce qui n'est pas dans ses habitudes, qui sert la main de Raikes le lendemain matin, mais malgré tout, les hommes s'entendent tout de suite bien. Ils resteront amis. Blondie est un sacré numéro, « un chef né », d'après Raikes. « Ce n'était pas la peine de lui en raconter. » Dans le calme de Hasler réside une confiance singulière, de la détermination et de la force. Raikes a reçu une vague esquisse de la mission, même si c'est le seul de l'équipage à avoir une idée de la destination de Frankton :

J'ai été informé de l'opération par l'amiral (sous-marins) la semaine dernière à Londres. Mais dans les grandes lignes seulement, vous savez. Ma mission est d'amener douze Royal Marines et leurs six kayaks jusqu'à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde, d'où ils exécuteront un dangereux raid dans le port de Bordeaux. Le HMS *Tuna* et moi avons été choisis parce que je connais les parages. Je dois rencontrer le chef des commandos, le major Herbert Hasler, un officier des Royal Marines de grande réputation, avec lequel je dois préparer, au cours des prochains jours, le chargement et la mise à l'eau de son unité dont l'embarquement est prévu le 30 de ce mois.

Quand il retourne à Gourock, Hugh Ionides donne plus de détails à Raikes, surtout sur la méthodologie dont il est convenu avec Hasler pour débarquer en toute sécurité les canoës du sous-marin. Hasler a déjà informé Bull sur la méthode des élingues et des daviers, et Raikes a déjà donné son accord pour la construction du dispositif sur son canon de 100 millimètres :

Nous avons fixé une barre en acier sur le fût du canon après avoir soudé un œil à l'extrémité de celle-ci pour y fixer un palan en deux parties qui sert à descendre les canoës du ber dans l'eau. Nous nous servons du mécanisme du canon pour faire pivoter les canoës au-dessus de l'eau, tout en manœuvrant le palan pour les descendre jusqu'à l'eau.

Le lieutenant Geoffrey Rowe, pilote du HMS *Tuna*, rencontre aussi Hasler pour la première fois ce matin-là. Rowe est descendu par l'écoutille avant du sous-marin dans le compartiment de stockage des torpilles (par où les torpilles sont normalement chargées, et à travers laquelle les Cockles pliés sont aussi chargés et déchargés du sous-marin), puis tournent vers la poupe, en direction de la salle de contrôle. « Alors que je passais devant le carré, le pacha… m'appelle : "Pilote, je voudrais te présenter le major

Hasler. Il nous accompagne pour la prochaine patrouille." J'ai serré la main à un commando des Royal Marines sportif, aux cheveux blond-roux qui porte la moustache, et comme de coutume, nous avons échangé nos prénoms, même s'il a choisi d'utiliser son surnom. "Nous prévoyons de faire un exercice dans quelques jours, a-t-il dit. Je serai accompagné d'un lieutenant et de huit [*sic*] hommes." »

Les derniers jours avant le départ du HMS *Tuna* passent dans un tourbillon d'activités. Dans tout cela, Hasler remarque que le HMS *Tuna* est un bâtiment très serein, ce qui témoigne de l'esprit de son commandant. Le calme de Raikes, sa résistance et sa capacité apparente à commander son submersible sans avoir besoin de parler fait une forte impression sur Hasler.

Il y avait mille et une choses à faire. Les boussoles sont contrôlées afin de vérifier que leur déviation est réduite au minimum, les sacs prévus pour le paquetage sont soigneusement emballés ; et les derniers essais, avec le *Catfish* à pleine charge, sont menés avec le « canon-grue » mis au point par Johnny Bull. L'équipement devait être vérifié et étiqueté, et il restait encore à emballer les canoës, les munitions et les mines magnétiques.

Les dernières réunions ont lieu avec L'Estrange, puis arrive l'aube froide du lundi 30 novembre. Geoffrey Rowe se souvient qu'il faisait encore nuit quand Hasler et ses hommes sont montés à bord, transbordés depuis l'*Al Rawdah* au HMS *Forth* avant de gagner le *Tuna*, « apportant avec eux, par paires, de longs colis qu'ils glissaient par l'écoutille avant avec l'aide des hommes ». Hasler salue L'Estrange, Jock Stewart et Hugh Ionides sur le HMS *Forth*. Ionides parle aux hommes avant qu'ils ne descendent par la passerelle jusqu'au sous-marin. « Le jour pour lequel vous vous êtes tous entraînés est arrivé. » Bill Sparks se souvient des mots qu'il a employés. « Je ne connais ni votre destination finale ni votre mission. Mais je peux dire que des gens au plus haut niveau en attendent les résultats. Bonne chance à vous tous. » Ce n'est pas la première indication que les hommes ont du fait que ce n'est pas un exercice. La veille au soir, ils ont appris qu'ils allaient bientôt embarquer pour une opération secrète, et que s'ils le souhaitaient, c'était le moment d'écrire à leur famille. Jock Ewart, convaincu comme les autres qu'il n'allait pas tarder à mettre le cap sur un fjord en Norvège, écrit une courte lettre à sa famille à Glasgow :

Chère Maman, cher Papa et chers frères,

Je profite de cette occasion pour vous écrire ces quelques lignes, même si je l'espère elles ne seront pas nécessaires. Comme vous le savez, je me suis

porté volontaire pour une mission dont je suis sûr que vous entendrez parler plus tard. J'y prends plaisir à chaque minute et j'espère que ce que nous ferons contribuera à mettre fin au pétrin dans lequel nous sommes et à faire un monde meilleur. Vous apprendrez par une note de récupération [*sic*] si je suis fait prisonnier ou autre, ce qui, pour l'instant, ne m'inquiète pas le moins du monde. J'ai le sentiment que je reviendrai comme le chiendent, alors ne vous inquiétez pas à mon sujet. Mon cœur sera toujours avec vous, vous êtes les meilleurs parents que l'on pourrait souhaiter avoir. En tout cas, Maman, tu peux toujours dire que tu as eu un fils qui a servi son pays au plus haut niveau, et qui a été, même si c'est moi qui le dis, « l'un des douze héros ».

Jack Mackinnon avertit ses parents qu'ils n'entendront pas parler de lui « pendant quelques semaines, donc ne vous inquiétez surtout pas de ne pas recevoir de lettres ». Il leur assure qu'il « continuera à bien regarder en traversant la rue ». Comme toujours, il termine par le refrain :
Ce n'est qu'un au revoir, et surtout ne vous inquiétez pas.
Bons baisers à vous tous
Votre fils adoré
Jacky

Le jeune Bob Ewart était tombé amoureux de Heather Powell, la fille de leurs hôtes de White Heather, même si elle n'a que seize ans. Il lui écrit une lettre qu'elle ne recevra que s'il ne rentre pas :
Chère Heather
J'espère qu'il ne sera pas nécessaire que je te fasse envoyer cette lettre. Comme je ne connais pas l'issue de cette petite aventure, je laisse ce petit mot au bon soin de Norman [Colley] qui te le transmettra s'il m'arrivait quoi que ce soit d'inattendu.
Pendant mon séjour à Southsea, comme tu le sais si bien, tu m'as fait prendre conscience des bons côtés de la vie et je suis content d'avoir cette chance de contribuer à faire revenir les moments heureux que je suis sûr que tu as toujours eus et pour lesquels tu es faite. Je n'ai pas pu m'empêcher de t'aimer, Heather, même si tu étais si jeune. Je t'aimerai toujours comme je sais que tu m'aimeras aussi. Cela devrait suffire à me tirer de là mais on ne sait jamais, avec les coups du sort. Je te demande une chose, Heather, c'est de ne pas le prendre trop mal, tu as la vie devant toi… S'il te plaît, ne t'inquiète pas pour moi. Avec ta photo devant moi, je sais que je m'en sortirai et que je reviendrai un jour…

Je prie pour que Dieu m'épargne, et qu'il t'épargne ce malheur. Donc espérant un retour rapide, je te dis au revoir et que Dieu soit avec toi. Je te remercie, ainsi que ta mère, du fond du cœur, désormais à tes bons soins.
Que Dieu te bénisse et te protège,
À toi pour toujours,
Bob
Haut les cœurs, mon amour

Les moteurs Diesel semblent haleter délibérément tandis que l'équipage du HMS *Tuna* passe aux « Harbour Stations », et, à 10 heures 30, le submersible s'éloigne lentement du navire ravitailleur. À bord du HMS *Forth*, l'équipage salue le sous-marin noir qui glisse sur les eaux paisibles du Holy Loch. Se tenant sur l'étroite passerelle avec ses camarades, Sparks, regardant en arrière, se dit alors qu'ils embarquent « pour quelque chose de grand ».

10

En route pour la Gironde

Une heure après avoir quitté la sécurité du Holy Loch, Hasler demande à ses hommes de se réunir dans le compartiment des torpilles pour leur annoncer le véritable objet du voyage. L'espace est si exigu que leurs genoux se touchent quand ils se penchent en avant pour ne pas perdre le moindre mot minutieusement choisi. Hasler est réputé pour être avare de paroles et pour son calme qui souligne la fermeté de ses manières et l'autorité de son élocution. Lui faisant implicitement confiance, les hommes écoutent en silence, tandis que le murmure monotone du sous-marin qui glisse sur l'eau constitue un étrange et inquiétant bruit de fond. La terne lumière jaune du plafonnier qui essaye de percer les ténèbres du compartiment des torpilles ne parvient qu'à éclairer les visages tendus des hommes, laissant l'ombre et l'obscurité envahir le peu d'espace.

Hasler s'applique pour dessiner une carte de la façade Atlantique française sur un tableau noir qu'il a installé à l'une des extrémités de l'espace confiné et, souriant, il révèle que ce n'est pas après le *Tirpitz* qu'ils en ont, mais après les forceurs de blocus qui traversent le golfe de Gascogne en partant de Bordeaux. Sur les douze cargos qu'ils trouvent à Bassens et à Bordeaux, il leur faudra en couler ou en endommager autant que possible. Les hommes écoutent attentivement. Sparks est soulagé, considérant qu'une visite en Norvège pour s'attaquer au *Tirpitz*, tout en ne manquant pas de cachet, revenait à se voir donner un « aller simple ». Hasler décrit la totalité du plan pendant deux heures, aucun des hommes ne se rendant compte que le sous-marin avait plongé à la profondeur du périscope pour descendre la Clyde. Hasler leur annonce que le voyage en sous-marin durera cinq jours, au cours desquels ils feront surface la nuit en avançant grâce aux moteurs Diesel, et à une vitesse bien moindre de jour, lorsqu'ils seront submergés. Dans quelques heures, ils atteindront

Inchmarnock, l'île au large de Bute, où ils feront des exercices de débarquement jusqu'à ce que Raikes et Hasler soient convaincus qu'ils pourront quitter le sous-marin rapidement et en toute sécurité le moment venu. Ensuite, ils se rendront au large de l'estuaire de la Gironde, où le HMS *Tuna* les laissera continuer seuls.

Hasler leur dit qu'il est prévu que le sous-marin arrive au large de la Gironde le 5 décembre. Ils seront alors débarqués à la nuit tombée, à quelque neuf milles et demi au large de la pointe de la Négade, qui est le point le plus à l'ouest de la péninsule, entre Montalivet, au sud, et Soulac, au nord. Montalivet sera facile à reconnaître de la mer à cause de la profusion de toits rouges, mais il est possible que les Allemands ont installé une batterie de projecteurs à la pointe de la Négade. L'objectif est ensuite d'avancer progressivement jusqu'à Bordeaux, en s'aidant du courant de marée, en se déplaçant uniquement dans l'obscurité et en restant cachés de jour. La nuit, dès que possible à l'étale de la haute mer, c'est-à-dire au moment où le flot cesse et s'inverse en jusant, les mines magnétiques seront posées sur les cibles. Après quoi, les commandos redescendront l'estuaire, aussi loin que possible, aidés par le jusant. À l'étale de basse mer, les survivants haleront leurs bateaux et leur équipement sur la rive droite.

Hasler marque une pause et leur demande s'ils ont des questions. C'est le sergent Sammy Wallace qui rompt le court silence : « Sir, comment regagnerons-nous l'Angleterre ? » « À pied », répond Hasler, expliquant qu'il est impossible d'essayer d'établir le contact avec un sous-marin, dix jours au moins après l'attaque, d'autant plus que les défenses allemandes seront en alerte maximale, ce qui ne mettrait pas seulement les fuyards en danger, mais aussi le sous-marin. Au lieu de cela, il a été décidé que les hommes essaieront de contacter des membres de la Résistance française à Ruffec, et que ceux-ci les aideront à s'échapper, par voie terrestre, jusqu'en Espagne. Hasler leur montre Ruffec sur la carte. Des kits d'évasion, contenant des cartes et de l'argent, ont été préparés. D'après Bill Sparks, quelqu'un se plaint : « Mais nous ne parlons pas français ! » Les cinq jours qu'ils allaient passer dans le sous-marin leur permettraient d'apprendre quelques mots utiles. Hasler, qui connaît quelques rudiments de français (et un peu d'allemand), a l'intention de leur apprendre quelques expressions élémentaires pendant le voyage.

Avant de terminer sa présentation, il insiste sur le fait qu'ils doivent tous bien comprendre que l'impératif absolu, prioritaire sur tout le reste, y

compris leur sécurité, est le succès de la mission. Même s'il ne reste qu'un seul bateau, ils doivent continuer, quel que soit leur état, et malgré les pertes éventuelles, à remplir leur mission.

« Et que se passe-t-il en cas d'imprévu ? » demande Hasler avec éloquence. Bien des choses peuvent mal tourner. Si le sous-marin est surpris par l'ennemi en surface pendant le débarquement, il les abandonnera, dit-il. L'écoutille se fermera immédiatement et le submersible se préparera à plonger quel que soit l'état des hommes sur le pont. Les équipages restés dehors doivent gonfler leur gilet de sauvetage, charger leur bateau, y embarquer et attacher la jupe autour du cockpit. Si le sous-marin plonge, ils doivent s'efforcer de se dégager et de continuer individuellement l'opération. Si un autre bâtiment s'approche, ils doivent tenter de s'échapper tant que le bâtiment n'est pas assez près pour les voir. S'ils pensent être vus, ils doivent s'arrêter et rester immobiles, les équipages se dissimulant en position basse penchés en avant. Si un patrouilleur s'approche et vient bord à bord, l'équipage doit préparer des grenades et tenter d'aborder et de capturer le bateau. Les autres canots fuiront et continueront indépendamment.

« Si les canoës sont interceptés ou pris pour cibles par des tireurs depuis le rivage, les équipages doivent se mettre en position basse et se laisser dériver jusqu'à être hors d'atteinte. Ils ne doivent en aucun cas [souligné] tenter de s'enfuir en pagayant ni riposter. » Si une personne semblant être de nationalité française s'approche d'eux alors qu'ils sont cachés, les équipages doivent rester dissimulés jusqu'à ce qu'ils soient découverts. Dans ce cas, il faut expliquer à l'inconnu(e) qu'ils sont anglais et lui demander de ne parler à personne de leur présence. Les enfants pourront avertir leurs parents, mais personne d'autre. Les hommes doivent éviter de retenir leur interlocuteur trop longtemps, ou de le brutaliser, à moins qu'il ne se comporte de manière étrange. En cas d'approche de soldats allemands, ils doivent rester cachés jusqu'à être découverts, puis les tuer aussi silencieusement que possible, et cacher les corps, de préférence au-dessous de la laisse de haute mer. Ils doivent ensuite « s'en aller dès qu'il fera nuit, sans attendre la marée ».

Ils seront seuls. « Si un bateau émet un signal de détresse, quelle qu'en soit la raison, explique Hasler, seuls les bateaux de sa division [A ou B] lui porteront assistance. Si la côte se trouve à une distance raisonnable et si la zone est sûre, il pourra être tenté d'emmener le bateau endommagé et son

équipage à terre. Sinon, le bateau sera sabordé et l'équipage gagnera la côte à la nage avec son sac [d'évasion] n° 5 ». Tout équipage qui n'est pas en mesure d'atteindre l'objectif devra s'efforcer de se saborder ou de dissimuler le bateau et l'équipement, puis gagner l'endroit le plus proche où il pourra se cacher et y rester jusqu'au quatrième jour suivant le débarquement du sous-marin, pour enfin tenter de s'échapper en suivant les instructions données oralement. « Si l'alerte est donnée pendant l'attaque, les canoës ne doivent pas se replier, mais ils doivent se rapprocher de l'objectif, de leur propre initiative, et passer à l'attaque dès que possible. » Sparks se souvient de ses mots : « Je sais que c'est un peu plus que ce que je vous ai demandé, donc si quelqu'un pense qu'il ne s'en sentira pas capable, qu'il le dise maintenant. Je vous promets que personne ne le dénigrera pour autant. » Après une nouvelle pause, il demande : « Quelqu'un veut-il renoncer ? » Ils restent tous silencieux et secouent la tête. Fier, et soulagé, il commente : « Bien. De toute façon, c'est beaucoup moins dangereux qu'une charge à la baïonnette. » À moins d'un accident, on n'aura pas besoin de Norman Colley.

Reste encore à répéter une dernière fois la procédure de débarquement. Faisant surface au large de l'île de Bute, à 14 heures 30, les six équipages s'entraînent tout l'après-midi et pendant une bonne partie de la soirée, jusqu'à ce qu'ils soient tous épuisés. Geoffrey Rowe est impressionné de constater à quel point l'entraînement a accru la vitesse à laquelle tout le processus est réalisé :

Conformément à un exercice prévu dans l'ordre de mission, les Marines préparent leurs canoës à l'avant et nous faisons surface. Encore et encore, s'améliorant à chaque effort, les hommes et leurs canoës montent à toute vitesse sur le pont supérieur en passant par l'écoutille avant, qui est refermée après le passage de chaque paire d'équipiers et de leur bateau. Le *Tuna* plonge et refait surface plusieurs fois pour répéter l'exercice en imitant les conditions opérationnelles.

Hasler note qu'à la nuit tombée, le temps pris pour sortir et mettre à l'eau cinq bateaux a été réduit de trente et une minutes. Malheureusement, au cours de l'une des sorties, la toile de *Coalfish* est arrachée par le couvercle de l'écoutille et la boussole de *Cuttlefish* est abîmée. Le processus consistant à faire passer chaque canoë plié à travers l'étroite écoutille, avec un angle de quarante-cinq degrés, jusqu'au pont avant, demande beaucoup de minutie car le fragile tissu risque de se déchirer sur le loquet. La

déchirure peut être réparée pendant le voyage, mais Hasler et Mackinnon espèrent que les exercices répétés avant de prendre le large élimineront les risques d'erreur au moment du véritable débarquement.

À 22 heures, tous les Cockles sont soigneusement rangés à bord et le HMS *Tuna* se remet en route à la surface et se dirige vers le Sud, dans l'obscurité, accompagné par les battements lancinants des deux moteurs Diesel. À cause de leur coque ronde, les sous-marins sont particulièrement inconfortables en navigation à la surface, la moindre petite houle provoquant un roulis constant qui donne le mal de mer aux marins les moins endurcis. Cette première nuit, la mer est relativement calme, mais le lendemain matin, le 1er décembre 1942, lorsque le *Tuna* est rejoint par le navire qui l'escortera vers le Sud jusqu'à Land's End, la mer se creuse. La présence de l'escorte, le HMS *White Bear*, un luxueux yacht à vapeur américain (précédemment nommé *SY Iolanda*, acheté par la Royal Navy moyennant 1$, en 1940, et enrôlé pour la protection des sous-marins), permet au submersible de rester à la surface jusqu'à ce que la Cornouaille disparaisse à l'horizon, ce qui épargne ses batteries et permet d'avancer plus vite, mais cela aggrave le mal de mer de ses passagers, et plus particulièrement du sergent Wallace et du corporal Sheard. Johnny Bull fait remarquer que le temps « est mauvais et que nombreux sont ceux qui ont le mal de mer, surtout parmi les Marines, ce qui montre la limite de leur rigoureux entraînement ».

Seul Hasler, marin endurci, n'est pas concerné. Dans son journal, il note pour le premier jour : « *Tuna* descend en mer d'Irlande escorté par HMS *White Bear*. Léger roulis. Ai dormi toute la journée entre les repas. 21 heures 15-00 heure 45. Ai donné un coup de main. Réagencement des sacs, pagaies, etc., et des bateaux. Tout le monde, sauf les sous-officiers, est bon à rien (à cause du mal de mer). Je travaille à l'organisation jusqu'à 1 heure 45. »

Les sous-mariniers ont laissé leurs couchettes exiguës aux Royal Marines, tandis que Hasler et Mackinnon sont respectivement logés dans la cabine de Raikes et dans le carré. Hasler fait lever les Marines – en les plaignant un peu – à 15 heures, et il leur dit que le mal de mer n'est qu'une question d'esprit qui prime sur la matière : ils doivent se prendre en main. « Désormais, tous ceux qui seront malades ne participeront pas au raid », insiste-il d'un air sévère. Aussi étonnant que cela puisse paraître, cet avertissement est efficace, et même si l'odeur persistante du diesel

empoisonne l'air déjà fétide quand le sous-marin est submergé, les hommes sont tous rétablis dès le second jour. Hasler les garde occupés avec des réunions régulières et leur fait organiser le trousseau de survie et l'équipement, comme son journal l'indique. À 17 heures 20, le journal du submersible indique qu'ils se trouvent à 180 degrés Ouest de Wolf Rock, à quatre milles au large de Land's End :

Mercredi 2 décembre

[Plongée entre 7 heures 20 et 19 heures 10] Le *Tuna* fait cap au sud, près du chenal de Bristol, Lands End. Ai dormi la majeure partie de la journée.
15 heures. Ai rassemblé les soldats et avons commencé à examiner les sacs pour les réorganiser et les recoudre… Instruction des soldats qui ont tous récupéré. Nous sommes séparés de *White Bear*. Avons continué en plongée.
19 heures 10. Avons fait surface. Progressons plus vite la nuit avec les moteurs Diesel.

Jeudi 3 décembre

Plongée toute la journée. Instruction des soldats toute la journée. Étude des photos des parages de l'objectif. Dispositions en cas de fuite.

Vendredi 4 décembre

Plongée toute la journée. Instruction des soldats toute la journée. Sujets : l'attaque, le résumé des ordres complets, constitution d'horaires détaillés pour l'attaque et la première nuit de progression.

Hasler prépare ensuite une description détaillée des ordres qu'il distribue aux hommes durant cette phase. Juste avant de débarquer, le lieutenant Raikes fera un relèvement de dernière minute pour indiquer le cap magnétique, et la distance de la pointe de la Négade, cap que les hommes devront suivre avec leur compas. Ensuite, ils pagaieront en deux formations en flèche de six Cockles (divisés en Divisions A et B, de trois bateaux chacune) jusqu'à un mille de la côte, quand Hasler déterminera, en se basant sur la laisse de haute mer, s'ils se cacheront sur la rive droite ou sur la rive gauche. L'objectif de cette formation est que lorsque les Cockles de la Division A s'arrêteront, les trois canoës de la Division B s'approcheront par-derrière et se mettront par paires, toujours en formation en flèche, avec leur Cockle partenaire dans la Division A qui se compose de *Catfish* (Hasler et Sparks), *Crayfish* (Laver et Mills) et *Conger* (Sheard et Moffatt). La Division B comptera *Cuttlefish* (Mackinnon et Conway), *Coalfish* (Wallace et Ewart) et *Cachalot* (Ellery et Fisher). Pendant la première nuit de progression, Hasler donnera les dernières instructions à la Division B,

dirigée par Jack Mackinnon, qui se séparera ensuite de la Division A et œuvrera indépendamment pour le reste de l'opération. Cela donnera aux commandos de plus grandes chances de succès au cas où l'une des divisions était découverte et éliminée. Lorsqu'ils atteindront la cible, *Catfish* et *Cuttlefish* devront se concentrer sur la rive ouest du port de Bordeaux ; *Crayfish* et *Coalfish* sur la rive gauche, et *Conger* et *Cachalot* sur les quais nord et sud de Bassens.

La progression ne se fera évidemment que de nuit. Une fois passés les hauts fonds de l'embouchure de l'estuaire entre la pointe de Grave et Royan, les Cockles doivent rester en dehors du chenal balisé mais sans trop s'approcher de la côte. Il est important que les hommes se souviennent que la Gironde et la Garonne sont des zones sensibles pour les Allemands : la zone est surveillée de près, et de l'artillerie et des batteries antiaériennes allemandes, ainsi que des positions défensives sont installées le long des rives, bien camouflées et invisibles. Quand ils seront cachés pendant la journée, il est crucial que les hommes ne bougent pas, même dans des zones en apparence désertes. Ils pourront uniquement se détendre les jambes quand il fera nuit. Il est indispensable d'avoir en permanence des sentinelles camouflées.

Lorsque la base avancée sera atteinte, les *limpets* seront amorcées, et les sacs seront réorganisés pour rééquilibrer les Cockles après le changement de place des mines magnétiques ; la jupe sera repliée et les boussoles rangées. Les Cockles se verront attribuer des cibles primaires et secondaires. Les cibles primaires, qui correspondent aux quatre plus gros navires marchands, recevront deux mines chacune, devant toutes être placées à un mètre cinquante au-dessous de la ligne de flottaison de la façon suivante :

1. Canoës de la Division A – sur l'extrémité amont de chaque navire, une *limpet* juste après le milieu du navire, et l'autre à mi-chemin entre là et l'extrémité amont du navire.
2. Canoës de la Division B – sur l'extrémité aval de chaque navire, l'une juste après le milieu du navire, et l'autre à mi-chemin entre cet endroit-là et l'extrémité avale du navire.

Les canoës de Hasler et de Mackinnon transporteront également un coupe-câble pyrotechnique spécialement conçu pour couper l'ancre des

bâtiments mouillés dans le lit du fleuve pour les envoyer à la dérive, mais uniquement pendant le trajet retour. Deux *limpets* devront être réservées à ces navires s'ils en trouvent pendant l'approche des cibles. Des cibles secondaires sont attribuées au cas où aucun objectif primaire ne se présente. Il s'agit notamment de grands pétroliers dans la zone visée (deux *limpets* chacun) ; de navires plus petits (sauf des sous-marins), et enfin, toute embarcation rencontrée pendant le repli.

Au cours du repli, les bateaux doivent progresser prudemment en aval, avec le courant, en évitant le chenal de navigation, tout en restant à distance de la côte, ce qui n'est pas facile. À marée basse, ils doivent choisir un endroit convenable, y déposer leurs deux sacs de matériel d'évasion, détruire les réserves de flottaison des bateaux et les saborder avec tout l'équipement restant. Ils doivent ensuite continuer indépendamment, par paires, jusqu'à Ruffec, conformément aux instructions orales d'évasion.

Le HMS *Tuna* affronte de nombreux dangers au cours du voyage jusqu'en Gironde. Les fonds marins sont étonnamment peu profonds sur de vastes bandes de côtes et jusqu'à une grande distance du littoral, ce qui contraint Raikes et Hasler à convenir que les commandos débarqueront à quelque neuf milles et demi du rivage. Cette distance réduit aussi, mais sans l'éliminer, les chances de détection par la station de radar allemande qu'ils savent être basée à Soulac, et par les installations radars rudimentaires qui scrutent la côte. Pourtant même à une grande distance, la masse métallique du sous-marin à la surface sera aussi visible sur un écran radar qu'un avion dans un ciel dégagé. Son écho ne ressemble pas à celui des voiliers en bois des flottes de pêche françaises qui sont très actives en eaux peu profondes, sur tout le littoral Atlantique. La guerre a fortement augmenté la demande en poisson, car la productivité de la terre a considérablement baissé à cause du nombre colossal d'hommes emprisonnés. N'importe quelle embarcation capable de flotter est réquisitionnée pour la pêche, ce qui augmente dangereusement les chances de détection du sous-marin. Raikes décrit la tâche d'éviter les centaines de voiliers comme « horrible » :

Une fois, je pense qu'il devait y en avoir une dizaine dans un périmètre de dix milles autour de moi. Évidemment, comme c'étaient des bateaux de pêche, ils faisaient cap au Nord pendant une minute, puis à l'est la suivante. À ce stade, mes ordres étaient que, quoi qu'il arrive, il ne fallait pas être repéré, car cela affecterait irrémédiablement le secret de l'opération… J'ai donc passé au moins deux nuits à éviter ces thoniers.

La présence de mines éparpillées par la RAF au large de la Gironde pour faire obstacle aux mouvements des navires est une autre source d'inquiétude pour Raikes, même si le HMS *Tuna* a été démagnétisé, ou « dégausser », trois fois avant l'opération. En outre la précision des registres tenus par les équipages de la RAF sur les endroits où les mines ont été larguées est considérée avec un grand scepticisme par leurs collègues de la Royal Navy. Devoir se faufiler entre ces mines est très éprouvant pour les nerfs. De plus, il est connu que les Allemands envoient des observateurs en mer avec la flotte de pêche. Le repérage d'un bâtiment ennemi excite les défenses aériennes sur le littoral comme un essaim de frelons en colère, sans parler de la petite armada de destroyers qui protége la Gironde. Il est bien sûr inenvisageable de percuter une mine, qu'elle soit allemande ou britannique. De la période qu'il a passée dans ces eaux à bord du HMS *Talisma*, en 1940, Raikes se souvient que les courants et les densités d'eau se comportaient étrangement. Raikes essaie de façon répétée de corriger l'assiette du sous-marin à une profondeur de périscope de 38 pieds, pour le stabiliser, mais les brusques changements de densité de l'eau de mer le déroutent. Le samedi 5 décembre, il note dans le journal de bord : « Niveau de densité inexplicable aujourd'hui. Une assiette parfaite à 30 pieds devient… lourde à 35 – nécessite d'évacuer du ballast et ne pas maintenir le *Tuna* au-dessus de 150 pieds. » Une descente incontrôlée de 115 pieds est une expérience désagréable : le fond de la mer est intervenu plus d'une fois pour stopper la descente dans une violente secousse.

Dans la nuit du vendredi 4 décembre 1942, le HMS *Tuna* atteint les côtes françaises au large de la Gironde. Il fait surface en roulant fortement au beau milieu d'une violente tempête. Le ciel gris et bas qui vient à la rencontre de la houle blanchie par l'écume convainc Hasler que leur débarquement doit être retardé jusqu'à la nuit suivante, en espérant que le temps s'améliore. D'ailleurs, comme Raikes ne parvient pas à faire de relèvement à terre ou aux étoiles, il n'est pas tout à fait sûr de sa position exacte. Cette nuit-là, toujours à la surface, ballotté inconfortablement d'un côté puis de l'autre par la houle fortement creusée de l'Atlantique – ce qui, pour les soldats toujours aussi peu habitués à ce type de mouvement, semble compenser le bienfait de l'air frais pompé dans l'habitacle – le HMS *Tuna* patrouille suffisamment au large pour éviter la flotte de pêche au travail dans le golfe de Gascogne. L'aube du samedi se lève grise et humide, sans amener d'accalmie, et le *Tuna* glisse sous la houle pour

continuer sa surveillance solitaire, immergé loin des yeux inquisiteurs d'un avion allemand en patrouille. Mais Hasler profite de cette journée, comme son journal l'indique :

Samedi 5 décembre

Plongée toute la journée.

Matin. Soldats au repos. Mackinnon et moi continuons à détailler le programme et à étudier les photographies.

Après-midi. Instruction des soldats sur le programme de la première nuit et de l'attaque.

Soirée. Mackinnon décrit aux soldats les caractéristiques de la côte autour de la seconde cache. Ensuite, soirée passée à recopier les ordres au propre et à étudier les bases avancées.

Le temps reste défavorable le dimanche 6 décembre, et un nouvel atermoiement est convenu entre Hasler et Raikes. Il est primordial que Raikes parvienne à identifier l'emplacement précis du sous-marin, mais l'absence d'amer clairement visible, à laquelle s'ajoutent les mauvaises conditions météo – un épais brouillard a remplacé la tempête de la veille – ne lui permet pas d'être absolument certain de l'endroit où ils se trouvent pour assurer le débarquement des Royal Marines en toute sécurité.

À 13 heures, Raikes repère un phare et estime que le sous-marin se trouve « juste au nord des phares d'Hourtin ». Raikes note, assez poétiquement, dans son journal de bord : « Il n'y a pas d'amers ou ils ont été supprimés par les Allemands, et les cartes sont aussi utiles qu'une formation de sage-femme à un lapin. » Le temps est parfait, malgré l'épais brouillard qui enveloppe la zone, mais, ironiquement, c'est le même brouillard qui l'empêche de prendre un bon relèvement ou d'obtenir une confirmation visuelle de leur position exacte. Au cours de la journée, une forte activité aérienne est notée dans le journal de bord du sous-marin. Raikes ne pense pas que les avions ennemis les recherchent. Si cela avait été le cas, observe-t-il, « ils nous auraient trouvés, même dans 30 à 40 pieds d'eau ».

À 9 heures 27, un Arado est repéré. Il s'agit d'un petit avion de reconnaissance allemand, pouvant être transporté par navire, qui est parfois utilisé dans des raids et en renfort des défenses côtières. Le lendemain matin, l'officier de quart note dans le journal de bord du *Tuna* : « Activité aérienne intense par Arado, JU88, ME109, ME110 et Dornier. » De même, dans son journal, Raikes commente : « Nombreux avions vus toute la

journée. Dornier 18, Arado, 88, ME110 et ME109. » Cela devait probablement être des bombardiers retournant à leur base après des opérations en mer, ainsi que des patrouilles aériennes de routine qui surveillent l'embouchure de la Gironde. Les trois principaux aérodromes se trouvent à Bordeaux-Mérignac (Focke Wulf 200), à Hourtin (Arado 196) et à Royan, à l'embouchure de la Gironde (Heinkel 59). Claude de Baissac a d'ailleurs signalé à Londres que des instructions aériennes ont souvent lieu à Bordeaux, ce qui doit avoir contribué à un tel volume de trafic.

Le HMS *Tuna* reste immergé toute la journée et fait surface à 19 heures, à environ trois milles au large, pour passer la nuit à se déplacer sur un axe Nord-Sud le long de la côte, avant de s'immerger à nouveau à profondeur de périscope, à 7 heures, le lundi 7, que Geoffrey Rowe décrit comme « une belle journée ensoleillée ». La surface de la mer reste vide, jusqu'à ce que des bateaux de pêche venant de Bordeaux soient observés à 4 heures 57. Le sous-marin doit fait preuve de la plus grande vigilance pour ne pas se faire repérer – ce qui n'est pas facile, étant donné la faible hauteur d'eau, la visibilité du périscope et le fait que, l'eau étant riche en plancton, le sillage du sous-marin se transforme en traînée phosphorescente. Il faut qu'ils se persuadent que les pêcheurs sont concentrés sur leur pêche de la journée.

À l'heure du déjeuner, Raikes parvient enfin à déterminer sa position. Le château d'eau du village de Montalivet, bien visible parmi les toits rouges, avec le phare de Cordouan et la bouée de St-Nicolas, lui permettent de tracer sa position exacte pour la première fois. C'est un soulagement, qui s'accompagne de l'amorce d'un temps bien plus calme. La perspective de débarquer ses passagers lui paraît enfin possible. Peu après avoir déterminé sa position, il en discute avec Hasler, et les deux hommes s'accordent à se préparer pour l'opération cette nuit-là. Ils conviennent aussi de la position précise où mettre les canoës à l'eau. Les essais préliminaires effectués à Inchmarnock ont clairement démontré qu'il était peu probable que toute l'opération dure moins d'une heure, sans abîmer les bateaux (trente minutes pour les assembler, quarante-cinq pour les ranger). Le plan initialement prévu est de les décharger sur le pont quand le sous-marin est en haute mer, avant de se rendre jusqu'au point de débarquement, à proximité de l'estuaire, à la surface. Raikes décrit l'opération :

Par mesure de prudence, il est décidé que j'essayerai de faire surface à une position située à 45 degrés 27 minutes Nord, 1 degré 35 minutes Ouest pour permettre l'assemblage des bateaux sur le pont avant, en flottaison

complète ; puis je passerai en semi-immersion pour me rapprocher de la Gironde et commencer la mise à l'eau à environ 45 degrés Nord, 1 degré 23 minutes Ouest. La durée de l'arrêt ne dépassera pas 45 minutes. Cette position est considérée comme étant la plus proche possible, de mon point de vue, et la plus éloignée possible, du point de vue de la Force Militaire, de la Gironde.

Hasler a soigneusement transcrit la procédure de débarquement sous forme de note pour que les hommes la révisent pendant la traversée. L'opération doit commencer quatre heures avant la mise à l'eau, les équipages devant assembler chaque canoë, un par un. Les sacs de flottaison doivent être gonflés, puis il faut : « Peindre des taches. Enfiler la tenue opérationnelle modifiée. Charger les bateaux avec les sacs de flottaison ; les pagaies, les sacs 4 et 5 [contenant des vêtements de rechange et le trousseau d'évasion] ; les boussoles. Graisser les écoutilles (brise-lames baissés). Arrimer les bateaux en position prêt à l'emploi. Manger et boire. Finir de s'habiller. »

À 15 heures, les canoës sont sortis des tubes à torpilles, puis dépliés. Les sacs de flottaison avant et arrière sont gonflés et les sacs 4 et 5 sont rangés. Dans son journal, Hasler note, avec calme, que l'après-midi, il fait la sieste, avant de s'adresser aux hommes à 17 heures. Ils mangent leur dernier repas chaud de la cambuse du sous-marin à 17 heures 45. Ils sont tous prêts à débarquer. Le vent est tombé et la mer s'est calmée. Le brouillard s'est dissipé et la soirée promet d'être froide, mais claire et dégagée. D'ailleurs, Hasler s'inquiète que la « visibilité soit trop bonne ». Il aurait préféré qu'une brume de mer cache les Cockles alors qu'ils entreront dans l'estuaire.

Mais une nouvelle difficulté se présente. En fin d'après-midi, à 18 heures 10, le lieutenant Johnny Bull, qui est de quart, repère au périscope un patrouilleur allemand qui sort de l'estuaire à 4 500 mètres de là et semble flâner bien en évidence entre Soulac et le phare de Cordouan, exactement à l'endroit où Raikes avait l'intention de débarquer les saboteurs en tenue de camouflage. Bull cède la place à Raikes au périscope.

D'après ses rapports de renseignement, Raikes sait qu'il y a six démineurs en Gironde, ainsi qu'un certain nombre de petits destroyers et une douzaine de torpilleurs. On peut s'attendre à ce qu'ils participent tous aux patrouilles de surface au large de l'estuaire. Après avoir observé pendant quelque temps le bâtiment immobile, il en conclut qu'ils doivent

changer leur plan. La mise à l'eau doit être effectuée à une plus grande distance de l'embouche de l'estuaire. À contrecœur, il met cap au Sud et stoppe à trois milles au large de Montalivet-les-Bains. Comme c'est censé être au beau milieu d'un champ de mines de la RAF, il risque le tout pour le tout en espérant que le sous-marin dégaussé n'attire pas d'éventuelles mines qui se trouveraient encore dans les parages. « Ces mines n'auraient pu être posées dans une position plus ennuyeuse car, depuis le début, elles semblent interférer avec tous les plans d'action possibles, écrit Raikes. Ce plan requiert évidemment une navigation d'une précision extrême, en tenant compte de la foi touchante des autorités dans la précision des positions indiquées par la RAF – laquelle foi je ne partageais pas. »

Au lieu d'arriver directement à l'embouchure de la Gironde depuis Cordouan, les Royal Marines vont devoir pagayer le long de la côte, mais Hasler est ravi de constater que la distance à couvrir s'en trouve considérablement réduite. Cette position plus proche de la terre signifie qu'ils disposeront d'une heure supplémentaire de marée montante pour les aider à franchir l'estuaire, mais elle implique aussi qu'ils vont devoir passer parallèlement aux plages où les vagues se brisent sur leur droite. Au moins, le sous-marin ne sera pas repéré par les Allemands à l'affût. Comme il sera semi-immergé, seuls sa tourelle et le pont principal sortiront de l'eau et, à cette distance, il restera invisible aux navires ennemis dans l'obscurité de la mer. Mais, du fait que le sous-marin sera beaucoup plus proche de la côte et plus éloigné du chenal principal qui entre dans l'estuaire, il sera aussi visible qu'un feu de joie dans la nuit pour le radar allemand situé près de Soulac.

À 19 heures 13, le sous-marin est à profondeur de périscope. Hasler a enfilé sa tenue de combat et s'est peinturluré le visage en noir avec un tube de nouvelle crème de camouflage que le RMBPD avait testé à Southsea seulement six semaines plus tôt. Raikes lui demande : « Vous voulez y aller ? » Un « Oui » ferme lui répond. « OK », fait Raikes et il ordonne à Bull de faire surface.

La tourelle du HMS *Tuna* qui relâche progressivement du ballast ne tarde pas à surgir à la surface et le sous-marin ajuste son assiette de façon à ce que le pont sorte à peine de l'eau. Il est 19 heures 17. Deux minutes plus tard, les deux moteurs sont stoppés. Dans la tourelle, Hasler se tourne vers Raikes pour lui serrer la main. « Réserve une table au *Savoy* le 1er avril », lui dit-il. « Jamais de la vie, répond Raikes. Je réserverai une table le

31 mars ou le 2 avril. » Raikes est frappé par le sang-froid de Hasler. « Blondie n'a jamais laissé paraître d'émotion, remarque-t-il. C'est un véritable professionnel. Pour lui, ce n'est qu'un nouveau travail. » Geoffrey Rowe, le pilote du HMS *Tuna,* fait un récit détaillé de la mise à l'eau :

La nuit venait de tomber quand nous avons fait surface. Le pacha, le premier lieutenant et moi-même sommes montés sur le pont, ainsi que trois vigies. « Pilote, gardez l'œil », dit le pacha. J'ai grimpé à l'échelle du fourreau de protection du périscope et je me suis assis – cela me place 4,50 mètres au-dessus des autres, ce qui me permet de voir nettement plus loin sur l'horizon. De ce poste, je pouvais distinguer les feux du patrouilleur, mais à part ça, mes jumelles ne me montraient rien à signaler. Le submersible n'était pas entièrement remonté. L'écoutille avant s'est ouverte et le premier canoë et deux hommes en sont sortis. Ils se sont affairés en silence pour placer leur petite embarcation au-dessous du fût du canon de 100 mm qui, comme le bras d'une grue, dépassait au-delà de la structure du pont. Au fût du canon, le premier lieutenant et Coxswain fixent en toute hâte un système de levage fabriqué par le premier et d'une longueur telle qu'une fois le canon baissé, le berceau reposait sur le pont et les Marines pouvaient poser leur canoë dessus avant de monter à bord. Lentement, le canon s'est levé tandis que le *Tuna* s'enfonçait un peu plus profondément dans l'eau ; le canon est passé à tribord, portant le canoë et son équipage. Une fois arrivé à angle droit avec le sous-marin, le canon s'est à nouveau baissé pour permettre aux Marines de se dégager d'un coup de pagaie. En utilisant des souffleurs d'air à basse pression pour limiter le bruit, le pacha fait à nouveau partiellement monter le *Tuna*. L'opération est répétée quatre fois.

Malgré les heures de préparation à Inchmarnock, le flanc en toile de *Cachalot* se déchire sur le même crochet qui avait déjà piégé *Coalfish* pendant l'entraînement la semaine précédente, quand des membres de l'équipage du sous-marin l'avaient fait passer. À ce moment-là, tous les bateaux sont montés partiellement chargés avec les sacs 4 et 5 à leur bord, tandis que l'équipage et les trois sacs restants sont chargés sur le pont mouillé et glissant. *Catfish,* avec Hasler et Sparks à son bord, a déjà été mis à l'eau et attend près du *Tuna* que les autres bateaux le rejoignent. Raikes comprend immédiatement que le canoë est hors d'usage.

Les ordres de Raikes sont sans équivoque : c'est lui qui a la responsabilité des Cockles pendant le débarquement. « Les deux Marines

étaient effondrés, se souvient-il. Ils étaient presque en larmes, mais je ne pouvais pas les laisser partir. Ma décision était sans appel car toute l'opération aurait été compromise s'ils avaient été retrouvés en train de nager. » Hasler, à bord de son canoë qui montait et descendait dans la houle à côté du *Tuna*, est d'accord. Il dit aux deux hommes : « Vous ne pouvez pas venir. Pas de chance. Redescendez le bateau. Vous rentrerez avec le sous-marin. » Eric Fisher craque et se met à pleurer. Bill Ellery essaye de faire changer Hasler d'avis : « La nuit est calme. Nous ne vous ralentirons pas – je peux réparer la déchirure pendant que Fisher écope. Nous vous rattraperons. »

À contrecœur, mais avec fermeté, Hasler refuse, le *Cachalot* blessé est rembarqué et les hommes ne peuvent que regarder, depuis le pont, les équipages être soulevés, un par un, avant d'être doucement mis à l'eau sur une mer d'huile. À 20 heures 22, après que les matelots (qui avaient pris sur leur ration de rhum et l'avaient donné à leurs camarades dans des bouteilles de médicament, au grand dam de Hasler quand il le découvre) murmurent leurs adieux aux Royal Marines, les dix hommes camouflés disparaissent dans la nuit. Rowe :

« Évacuez le pont », ordonne le pacha. Les vigies disparaissent. Je redescends ankylosé après vingt minutes passées sur le fourreau de protection du périscope, et nous mettons cap au Sud pour reprendre notre progression. Quand je pose le pied sur le pont, je vois les projecteurs qui balayent l'embouchure du fleuve.

À 20 heures 30, la mer a repris ses droits à l'endroit où, quelques minutes plus tôt, le HMS *Tuna* s'était arrêté. La seule preuve qu'il reste de sa présence, alors qu'il s'est réfugié dans les profondeurs, est un tourbillon phosphorescent. Ému, Raikes écrit dans son journal cette nuit-là : « L'enthousiasme dont faisaient preuve les Marines était une véritable inspiration, et j'espère du fond du cœur pouvoir les revoir bientôt. » Il poursuit :

Opération terminée en un temps qui doit beaucoup au lieutenant Bull et à ses assistants sur le pont supérieur. J'ai agité la main en signe d'adieu à une sacrée bande de garnements, au visage noirci et avec qui j'ai éprouvé un réel plaisir à travailler.

J'aimerais consigner ici la coopération et l'esprit remarquables de tout le contingent des Marines transportés pour cette opération, et plus

particulièrement du major HG Hasler OBE GM [*sic*] des Royal Marines dont l'exemple et le courage sont de tout premier ordre.

Quelques heures à peine après leur mise à l'eau, deux de ces courageux Marines seront morts, et deux autres s'échoueront sur la côte et seront faits prisonniers quelques jours avant d'être mis à mort par un peloton d'exécution allemand.

Une fois parti, Raikes dicte un simple message à envoyer à l'Amirauté. Il arrive sur le bureau de l'amiral Sir Max Horton l'après-midi suivant : « Opération Frankton achevée à 21 heures le 7 décembre. » Des unités de détection radio allemandes sur la côte interceptent un signal à 18 heures 49 (17 heures 49 GMT) qu'ils identifient comme provenant de « la case de la grille navale NF 9440 ». La présence du HMS *Tuna* a été repérée, mais il faudra un moment avant que les Allemands ne comprennent toute la portée de cette information.

11

La première nuit

Le rapport post-opérationnel de Hasler fait le récit, dans son habituel style précis et détaillé, des premières heures après avoir quitté le HMS *Tuna* :

Les cinq Cockles MkII s'en vont […] menés par *Catfish* et mettent le cap à 035 degrés magnétiques pour passer à deux milles à l'ouest de la pointe de Grave. Temps calme avec une longue houle. Ciel dégagé. Bonne visibilité avec une légère brume côtière. À 23 heures 50 environ, les canoës passent le Banc des Olives, dont la présence est évidente à la façon dont la houle se transforme en déferlantes au-dessus des hauts-fonds.

La nuit est trop claire à son goût, mais la mer est calme, et le trajet de quinze milles vers le nord, en longeant la côte, par lequel commence l'opération se déroule sans encombre pour compenser la déception d'avoir laissé Bill Ellery et Eric Fisher en arrière. Hasler note que les déferlantes sur le haut-fond du Banc des Olives auraient été dangereuses si les bateaux s'étaient trouvés un peu plus près de la côte. Plus loin à droite, il peut entendre un grondement sourd là où la houle de sud-ouest, à peine perceptible au large où sont les canoës, se transforment en déferlantes quand le niveau de la mer remonte à une profondeur d'environ trois brasses (presque 6 mètres), et se brisent avec fracas sur la rive occidentale de la péninsule du Verdon.

Même pour les hommes les plus forts, il est épuisant de propulser les embarcations lourdement chargées et très basses sur l'eau, ce qui avait incité Blondie, pendant l'entraînement, à instituer une pause de cinq minutes pour chaque heure passée à pagayer. Par conséquent, au bout des cinquante-cinq premières minutes, il donne le signal – paume de la main posée à plat sur la tête – pour se mettre à couple. À part le sergent Sammy Wallace qui avait beaucoup souffert du mal de mer, ils sont tous de bonne

humeur. En repartant, les canoéistes peuvent sentir la force du courant de marée qui attire irrésistiblement leur bateau vers l'embouchure de l'estuaire, et accélère sensiblement leur progression. Hasler change de cap pour entraîner le groupe davantage à l'est de façon à suivre la côte, désormais clairement visible à un mille et demi sur la droite. Cela fait trois heures et demie qu'ils pagayaient. Au bout de quelque temps, Sparks, qui est assis à l'arrière, se rend compte que *Catfish* prend l'eau. La voie d'eau n'est pas très importante, mais elle nécessite néanmoins d'écoper au cours de chacune des pauses.

À près de minuit, Hasler entend soudain un fracas terrifiant qui rompt le rythme lancinant de la vague d'étrave sur le flanc des canoës et de la discrète éclaboussure des pagaies qui plongent et poussent l'eau. Ce n'est pas le bruit des vagues qui déferlent sur la plage, car le son est beaucoup plus proche. Un frisson d'angoisse les parcourt. S'arrêtant immédiatement, Sparks et lui essayent vainement d'identifier le bruit, les autres canoës en formation autour d'eux ne tardent pas à les imiter. Le courant continue à les entraîner, même sans leur aide, et plus ils avancent, plus le son s'amplifie.

Hasler est surpris. C'est le fracas de déferlantes qui ne vient pas de leur droite, là où ils s'attendent à les trouver et qui est produit par la mer qui se brise sur des hauts-fonds près de la côte, mais qui vient de droit devant eux. Il tente de se persuader qu'il se trompe, mais il sait tout de suite ce que c'est. Là où les eaux montantes rencontrent les hauts-fonds et s'y heurtent dans leur course effrénée pour les franchir, ils vont devoir affronter une cataracte bouillonnante qui se dresse sur leur route. Il a déjà connu ce type de levée à Start Point, à Portland Bill et à St Albans Head, sur la côte sud de l'Angleterre, mais il n'a jamais eu à l'affronter en canoë. C'est déjà bien assez effrayant en voilier. Une levée est un phénomène naturel qui se produit quand de forts courants de marée, comme ceux qui devaient entraîner les canoës dans la direction de l'estuaire de la Gironde, rencontrent un obstacle tel qu'un banc de sable, qui réduit le passage de l'eau et crée des remous, des vagues et mêmes des tourbillons potentiellement dangereux.

Hasler sait qu'aucun de ses canoéistes novices n'a jamais rien rencontré de tel. Pire encore, comme aucune menace de ce type n'a été envisagée pendant la préparation (nulle part, il n'est fait mention de levée qui l'aurait averti, ni sur les cartes, ni sur le pilote du golfe de Gascogne, à l'Amirauté), aucune instruction n'a été donnée aux hommes sur la façon de faire face à

ce type de menace. L'obscurité augmente encore la terreur. Le groupe est soudain confronté à un grave danger. La mission semble courir droit à la catastrophe avant même d'avoir véritablement commencé.

Les cinq canoës sont tous rassemblés, les hommes se tiennent au plat-bord du bateau à côté d'eux, bouche bée à l'écoute du vacarme qui s'amplifie encore devant eux. *Catfish* est devant, faisant face à la menace imminente. D'une manière ou d'une autre, Hasler devait les prévenir, sans les faire paniquer, du danger qu'ils vont devoir affronter. Le courant les emporte rapidement et le rugissement qui leur hurle crescendo dans les oreilles est tel qu'il est évident qu'ils n'ont plus beaucoup de temps. Plus tard, Hasler estime qu'il a eu environ deux minutes pour prévenir ses hommes du danger auquel ils allaient être confrontés et pour leur expliquer du mieux qu'il peut comment se comporter face à cette menace inattendue.

« C'est une levée provoquée par la marée que vous entendez », crie-t-il par-dessus son épaule en essayant de couvrir le rugissement assourdissant des vagues. Il ne parvient même pas à faire pivoter son canoë pour leur faire face. Il crie, espérant qu'ils l'entendront, qu'ils comprendront et qu'ils agiront en conséquence. « Les vagues arriveront sur vous en venant de toutes parts et elles pourront atteindre une hauteur d'un mètre vingt. Il faut parvenir à prendre les pires de face. J'y vais le premier et les autres me suivront un par un. Nous nous retrouverons de l'autre côté. »

Ils se sont à peine ressaisis qu'ils se retrouvent dans le clapot qui s'abat tel le déluge contre les fragiles canoës lourdement chargés. Hasler et Sparks pénètrent de front dans le chaudron écumant et ils se font immédiatement malmener par les courants désordonnés. Pourtant, ils ressortent du maelstrom aussi brusquement qu'ils y sont entrés. Hasler observe avec soulagement que le Cockle s'est révélé parfaitement capable d'affronter la tempête à condition de franchir les vagues de face et que la jupe soit solidement fixée.

Ralentissant leur canoë du mieux qu'ils le peuvent à l'aide de leur pagaie double après avoir franchi la levée, les deux hommes attendent les autres. Trois bateaux les rattrapent rapidement. Ils attendent le quatrième, mais il n'y a aucun signe de *Coalfish*. L'équipage formé par le sergent Sammy Wallace et par Bob Ewart a disparu. Ils attendent en silence, les Cockles s'agitant dans le clapot. Ils ont beau scruter la surface de l'eau en guettant leurs camarades il n'y a aucun signe ni son indiquant leur présence. Leur disparition est inexplicable. Même s'ils avaient chaviré, ils auraient été

entraînés par le courant avec leur canoë rempli d'eau. Ils sont tous équipés de sifflets spéciaux qui imitent le cri morne de la mouette. Sparks siffle à intervalles réguliers, mais aucune réponse ne vient. Hasler en conclut que Wallace a dû se diriger vers la côte pour éviter le vortex des courants et qu'ils se sont échoués.

Dans son rapport post-opérationnel, rédigé en avril 1943, il demeure incertain de ce qu'il est advenu de l'équipage. « Comme les deux hommes et le bateau étaient munis d'équipements de flottaison, il paraît possible qu'ils n'aient pas chaviré, mais qu'ils se soient davantage rapprochés de la côte et se seront retrouvés séparés du groupe. Nous n'avons plus eu aucune nouvelle du bateau. » Hasler, qui prend régulièrement des relèvements au sextant car sa boussole n'est pas fiable, probablement à cause de la présence de huit mines *limpets* à bord du canoë, estime par la suite la position de la première levée à 45 degrés 31 minutes Nord, 1 degré 10 minutes Ouest, à près de 1,875 mille (3 kilomètres) plein Ouest de Soulac-sur-Mer, à quatre heures avant la pleine mer. « Il se crée de forts déversoirs avec des vagues d'un mètre vingt et des crêtes qui déferlent », se souvient Hasler. Tous les équipages avaient reçu pour instruction de continuer tout seul s'ils perdaient la formation, et c'est ce que feront Wallace et Ewart s'ils sont en mesure de le faire. Mais surtout, Hasler espère qu'ils réussiront à éviter de se faire capturer, car les canoéistes restant en ont encore au moins pour trois jours. Si les Allemands ont le moindre soupçon que leurs navires sont menacés d'une attaque de commandos à Bordeaux, toute l'opération sera compromise.

« Nous devons continuer », ordonne Hasler d'un ton grave, quand il réalise que Wallace et Ewart ne les rejoindraient plus. Sur les six Cockles qui devaient participer au raid, il n'en reste plus que quatre. On ne peut que s'imaginer les pensées qui ont dû venir à l'esprit de Hasler – au cours des quatre heures qui ont suivi la remontée à la surface du HMS *Tuna*, il a perdu un tiers de ses troupes.

Mais ils ne sont pas encore au bout de leurs peines. Les canoës restants – *Catfish*, *Conger*, *Cuttlefish* et *Crayfish* – continuent leur progression vers l'estuaire, abandonnant à contrecœur leurs amis à leur sort, en partie à cause du flux qui les entraîne inexorablement. Ils approchent de l'embouchure du fleuve, et devant eux, ils peuvent voir la haute silhouette du phare de la pointe de Grave, là où ils vont devoir virer, heureusement éteint. L'île de Cordouan, elle aussi, est dans l'obscurité. Pourtant, juste au moment où ils

commencent à penser que le pire est passé, ils entendent le bruit désormais familier de nouveaux remous juste devant eux. À peine une heure s'est écoulée depuis la précédente levée. Le méticuleux travail au sextant de Hasler lui signale qu'ils se trouvent à 45 degrés 33 minutes et 30 secondes Nord, 1 degré 6 minutes et 30 secondes Ouest.

Cette fois encore, ils ont à peine le temps de se préparer avant d'être balayés comme un fétu de paille. Le phénomène est bien le même, mais les vagues sont plus serrées et mesurent un bon mètre cinquante. Précipités de travers dans le courant bouillonnant, Hasler et Sparks ne doivent la vie sauve qu'à leur pagayage frénétique et à l'étanchéité de leur jupe de cockpit, qui empêche l'eau de remplir la coque. Une fois sortis du clapot, ils arrêtent de pagayer et poussent, épuisés, un profond soupir de soulagement. Ils voient deux bateaux surgir des vagues écumantes et venir se ranger à côté de *Catfish*. Le troisième arrive ensuite, se dégageant des tourbillons déchaînés tel un boulet de canon. Hasler croit entendre un cri : il a raison. Il provient du *Conger* rempli d'eau qui a chaviré. Son équipage, le caporal « Jan » Sheard et le Marine David Moffatt, sont accrochés à sa coque. Ces deux hommes, avec le sergent Wallace, sont les boute-en-train du groupe et, même s'ils ont le souffle coupé par le froid glacial de la mer en décembre, ils parviennent à sourire. « Tout va bien », disent-ils. « Accrochez-vous aux autres canoës », leur dit Hasler, ne pouvant s'empêcher de déplorer le chavirage et la perte éventuelle d'un autre équipage.

La mer cruelle prélève un lourd tribut dans sa troupe, avant même qu'ils aient la chance d'en arriver aux prises avec l'ennemi. « Nous allons remorquer votre canoë, dit-il. Si nous parvenons à vous ramener jusqu'à la côte, vous pourrez le vider et le remettre à l'eau. »

Mails il s'avère impossible de gagner la côte, car le flux accélère encore en passant par l'embouchure de l'estuaire. Ils progressent en crabe dans la plus grande confusion. Il est impossible d'écoper le *Conger* rempli d'eau tout en avançant, mais Hasler espère le remorquer jusqu'à une plage en arrivant dans la Gironde. Mais d'ici là, traînant un canoë et deux hommes, ils approchent rapidement d'un autre grand danger menaçant : les patrouilles et les sentinelles postées à l'embouchure du fleuve. Le courant fait passer au groupe la pointe de Grave, à moins d'un quart de mille de la côte, puis il leur fait traverser de nouvelles turbulences, moins violentes cette fois, où le clapot atteint à peine un mètre. « Accrochez-vous ! » crie Hasler aux hommes à l'eau. Ils parviennent tous à passer au travers. Sheard

et Moffatt sont à moitié paralysés par le froid, mais ils sont maintenus à la surface par leur gilet de sauvetage. Ils s'accrochent désespérément. Tandis que le flux aide les canoës à doubler la pointe jusqu'au fleuve, le rayon tournant du phare, avec sa puissance de 25 000 candelas, transperce l'obscurité avec une inquiétante intensité, aveuglant les canoéistes et éclairant l'estuaire comme en plein jour. Il est deux heures du matin, le 8 décembre.

Toute l'opération risquant d'être découverte, Hasler redouble d'efforts pour remorquer le *Conger* inondé et son équipage grelottant jusqu'au rivage. Mais le fardeau est trop encombrant. Il a beau essayer, il ne parvient pas à lutter contre le courant, le canoë chaviré agissant comme une ancre flottante. Quelle que soit la force qu'ils déploient pour pagayer, le courant les ramène toujours de travers, et non vers la côte. La seule chose qu'il le reste à faire est de laisser le canoë chaviré dériver et de faire nager son équipage jusqu'au rivage en courant le risque d'être capturés. Pendant ce temps, le phare de la pointe de Grave continue à illuminer l'estuaire, mais l'alarme n'a pas encore été donnée. Hasler sait que le phare est destiné à guider les navires au loin et non pas à servir de projecteur pour repérer les intrus. Du silence, il déduit que le gardien du phare ne regarde pas – en tout cas pas encore – dans leur direction. Mais dès l'instant où il le ferait, ou si des sentinelles en patrouille les voyaient, la partie serait terminée.

Hasler prend une décision – il n'a d'ailleurs pas d'autre choix. « Coulez le canoë ! » dit-il d'un ton tranchant. Sparks crève les flancs de toile avec son couteau, mais les sacs de flottaison lui résistent et le bateau refuse de disparaître sous l'eau. Ils sont contraints de le laisser partir à la dérive, Sheard s'agrippant à l'arrière du bateau de Laver, et Moffatt s'accrochant à *Catfish*. Mais ce sont les deux hommes qui font maintenant office d'ancres flottantes et aucun des canoës n'est capable d'affronter le courant pour regagner la côte.

Dans l'estuaire de la Gironde, entre le Verdon sur la rive sud, et Royan au nord, les Allemands ont stationné de l'artillerie antinavire et antiaérienne, ainsi que des bateaux de patrouille, tout en installant des aérodromes et des radars. Les registres de la 708e Division d'infanterie allemande, chargée de la défense côtière, indiquent clairement que le HMS *Tuna* a été repéré entre 19 heures 17 et 20 heures 30, quand il a fait surface au large de Montalivet. À 21 heures 50 ce soir-là, (20 heures 50 GMT)[61], le major Beyer de la Luftwaffe, basée à la pointe de Grave,[62] transmet le message suivant à

l'officier de la division : « La station radar W.310 a détecté un navire à 2,48 milles au sud-est de la pointe de Grave. Pas d'informations complémentaires. » Comme cela se déroule vingt minutes après la plongée du HMS *Tuna*, le décalage doit être dû au temps pris pour transmettre l'alarme.

61 Du 2 novembre 1942 au 29 mars 1943, les Allemands utilisent l'heure d'Europe centrale (Mitteleuropäische Zeit, MEZ), qui équivaut à l'heure GMT plus une heure. Donc les horloges allemandes à Bordeaux avancent d'une heure par rapport à celles du HMS Tuna. Cette différence explique le décalage entre les registres allemands et le journal de bord du HMS Tuna.

62 Neuf canons de 200 mm et quatre projecteurs.

Quoi qu'il en soit, ce message met la défense allemande en alerte. Le quartier général de la 708e Division, qui se trouve sur la rive opposée, à Royan, envoie un message à son bataillon stationné à Soulac pour qu'il exerce « une vigilance accrue ». À 22 heures, le QG ordonne au capitaine Panzel, officier de garde de la 284e Division d'artillerie de marine, responsable de l'artillerie antinavire placée le long de la péninsule, d'allumer ses projecteurs. Vingt minutes plus tard, Panzel rapporte à l'officier de garde au QG divisionnaire : « Rien en vue, les projecteurs ont une visibilité d'environ huit kilomètres, le bâtiment repéré devait être un bateau de pêche égaré. »

Le commandant naval à Royan, à cette époque-là, est le Korvettenkapitän Max Gebauer, qui dirige habituellement le centre de formation antiaérienne dans le sud-ouest de la France. Il remplace le Korvettenkapitän Lipinski, qui est rentré en Allemagne pour une permission de trois semaines. Tôt ce matin, il est réveillé par la nouvelle que la station radar de Soulac a repéré une cible en mer. Gebauer ordonne immédiatement que le phare soit allumé, et que d'autres projecteurs (y compris ceux habituellement utilisés pour la défense antiaérienne) balayent le littoral. « Cela a été fait, rapporte-t-il, mais sans résultat. »

Le petit groupe de Hasler, luttant pour avancer de front dans le puissant courant entre la pointe de Grave et le petit port de pêche du Verdon, n'est pas repéré, bien que l'ennemi soit maintenant en alerte. Devant eux, à environ un mille de là, le môle du Verdon s'étire sur la Gironde et leur barre le passage. S'ils s'entêtent à remorquer les hommes jusqu'au rivage, ils se retrouveront tous coincés contre la jetée, car c'est dans cette direction que le courant les entraîne. Une fois encore, Hasler fait le signe de se mettre à

couple, puis il se penche pour parler aux deux hommes dans l'eau. « Désolé, mais nous devons vous laisser ici. Nagez jusqu'à la rive et cachez-vous. Ensuite, fuyez par l'intérieur des terres. » Tandis qu'il parle, il se rend compte à quel point la situation est désespérée : les hommes meurent littéralement de froid. « Je suis profondément désolé », s'entend-il ajouter. Les effets de l'hypothermie ne vont plus tarder à se faire sentir. « C'est entendu, mon commandant, bégaye Sheard frigorifié. Merci pour tout ce que vous avez fait. Et bonne chance. »

Cette fois, la voix de Hasler se brise. Sparks aperçoit son visage tordu de douleur dans le rayon du projecteur ; jamais auparavant il n'avait vu Blondie montrer le moindre signe d'émotion. Serrant la main gantée mais gelée des hommes dans l'eau, Hasler sait que lui, leur chef, est en train de les abandonner à une mort quasi certaine.

Il voit alors le caporal Bert Laver, n° 1 du troisième canoë, sortir ce qui ressemble à une flasque et à la glisser à l'intérieur du gilet de sauvetage de Sheard. Quelque part dans le clapot, Sheard a perdu son flacon de rhum. Hasler n'était pas au courant du cadeau. En toute autre occasion, il aurait été furieux pour ce manque de respect envers ses ordres, mais là, il en bénirait presque les sous-mariniers.

Le cœur en peine, les six canoéistes restants font leurs adieux à leurs camarades, en leur souhaitant bonne route et en leur promettant de se retrouver à la fin de la guerre. Rapidement emportés par le courant, Sheard et Moffatt sont laissés à environ un mille et demi au sud-est de la pointe de Grave. Avec un peu de chance, pense Hasler, ils seraient entraînés par le courant jusqu'à la côte, près du môle du Verdon. Quelques jours plus tard, le corps de David Moffatt, ainsi que *Conger,* seront retrouvés beaucoup plus au Nord, près de La Rochelle. Sur la *Totenlist* n° 128 des Allemands, le Troisième Reich semblant attacher une attention particulière à la bureaucratie de la mort, il a été consigné : « Corps de Moffatt, David Marine PLY/X.108881 échoué le 17/12/42, Le Bois-Plage-en-Ré, enterré à la crête des dunes ». Cette date sera ensuite désignée comme étant celle de la mort de Moffatt. Parmi le personnel du port du Verdon, on raconte que le corps de Sheard a été trouvé sur la plage de la pointe de Grave, le 8 décembre, et transporté à l'infirmerie allemande où il a disparu. Comme les Allemands consignent tout et qu'aucune confirmation écrite n'a été retrouvée, ces dires resteront pure spéculation.[63]

63 Je remercie M. Éric Poineau pour cette information. Les Allemands ont noté qu'un corps s'était échoué aux Sables-d'Olonne au même moment, mais ils n'ont pas pensé que c'était celui d'un saboteur.

Le temps étant maintenant contre eux, il faut qu'ils reprennent leur progression. Certes, Hassler accorde de l'importance à la vie de ses hommes, mais il n'est plus en mesure d'aider Sheard et Moffatt. Le retard pris jusque-là menace de faire capoter toute la mission. Mais les six hommes restants sont épuisés. Il n'est tout bonnement plus possible dans le temps restant, vu leur état, de franchir le courant qui déboule dans l'estuaire pour atteindre l'endroit prévu pour la première cache sur la rive Est de la Gironde, à vingt milles environ de l'embouchure de l'estuaire, près de Saint-Georges-de-Didonne. Il ne reste plus que trois ou quatre heures d'obscurité. Hasler doit réfléchir rapidement à un endroit sûr où accoster et se cacher. Il leur faut trouver un lieu où se camoufler sur la rive Ouest, qui est plus désertique et plus exposée et que Hasler avait initialement exclue de ses plans car elle n'est pas propice à s'y cacher. La seule possibilité de progression, étant donné la force du courant, est de passer près du môle du Verdon.

Mais une autre menace les attend. À un demi-mille de l'extrémité du môle se trouvent trois patrouilleurs dont les hommes peuvent voir la silhouette au loin se dessiner sur le ciel nocturne et des lumières jaunes qui clignotent au sommet de leur superstructure. Hasler reconnaît des chasseurs français, qui sont de petits destroyers. Ils sont mouillés en ligne, comme s'ils étaient prêts pour l'inspection. Les canoës n'ont pas d'autre choix que de braver le chenal qui passe entre les navires et le môle.

Les bâtiments, comme le môle, sont certainement gardés par des sentinelles armées, devant lesquelles ils vont devoir passer un par un. Ils ont atteint l'ombre du faisceau lumineux du phare, mais une lumière bleue marque l'extrémité de la jetée, et ils seront inondés de lumière par les chasseurs s'ils sont repérés. C'est le moment où jamais de mettre leur entraînement et leur camouflage à l'épreuve. Pour pouvoir passer inaperçus, il leur faut opter pour des pagaies simples et avancer avec précaution. Les trois canoës doivent poursuivre les uns à la suite des autres en respectant un intervalle de plusieurs centaines de mètres pour réduire les chances d'être vus. « Nous allons passer un par un en position basse, dit Hasler aux deux autres équipages, pagaies simples, distance de sécurité de deux ou trois cents mètres. Je passe le premier, le caporal Laver avec *Crayfish* en second,

et le lieutenant Mackinnon avec *Cuttlefish* fermera la marche. Nous nous retrouverons à cent mètres de l'autre côté. Attendez que je sois passé. Si je suis pris, essayez autre chose. Souvenez-vous qu'il suffit d'un seul Cockle. »

Séparant leurs pagaies, qui sont reliées par le milieu, Sparks et lui rangent une demi-pagaie, referment la jupe, se penchent le plus possible en avant pour aplatir leur silhouette, et pagaient aussi discrètement que possible, laissant le courant les emporter, les lames effleurant à peine l'eau. Sparks, qui regarde à travers ses sourcils, aperçoit une sentinelle à l'extrémité du môle et se baisse. Ils sont juste en face de la jetée quand le feu de l'un des destroyers, mettant à mal leur vision nocturne, commence à scintiller pour envoyer un message à l'homme sur le môle. Pour l'alerter, certainement ? Pour quoi faire sinon ? En tout cas, ils doivent avoir été repérés. Hasler essaye de se convaincre qu'à moins que les défenses ne recherchent précisément un canoë, ils pourraient s'en sortir. Mais il a déjà l'impression de sentir des balles lui percer le dos.

Lorsqu'ils se sentent en sécurité, Hasler et Sparks s'arrêtent pour attendre les autres. Laver et Mills sont les suivants, comme prévu, et ils parviennent aussi à passer. Ils se mettent à couple de Hasler, et les quatre hommes attendent Mackinnon et Conway.

Mackinnon, jeune homme de vingt et un an, originaire de Glasgow, prend son temps – par prudence, sans doute. Mais ne traîne-t-il pas un peu trop ? Il aurait dû être passé maintenant. Mais tandis que *Catfish* et *Crayfish* dérivent lentement en remontant le fleuve, ils ne voient aucun signe du troisième canoë. C'est alors qu'ils entendent un cri. Ils tendent l'oreille, mais il n'y a plus un bruit. Cela devait venir de l'un des destroyers. Le feu de signalisation aurait alerté la sentinelle, trop tard peut-être pour appréhender les deux premiers canoës mais assez pour retarder Mackinnon. Il n'y a aucune raison de penser qu'il lui soit arrivé malheur. Mackinnon et Jim Conway, son n° 2, également âgé de vingt et un ans, sont en excellente forme physique. La nuit est si silencieuse qu'une alerte ou n'importe quelle perturbation aurait été audible. Il n'y a eu que ce seul cri haché, puis le silence. Sparks souffle dans son sifflet imitant le cri de la mouette, et ils tendent l'oreille, à l'affût d'un écho. Rien ne vient. Un deuxième et un troisième coup de sifflet sont suivis du même silence. Le cri pouvait-il provenir de Sheard ou de Moffatt ? Dérivant avec le courant, ils auraient pu dépasser Mackinnon. En tout cas, Hasler sait qu'il peut faire confiance à

Mackinnon et Conway pour les suivre sur le fleuve, quand ils auront résolu leur problème, et, si nécessaire, ils pourront même mener une attaque de leur côté.

Une fois encore, Hasler laisse ses expériences récentes derrière lui. Il est 6 heures et cela fait neuf heures et demie qu'ils ont quitté le sous-marin. L'aube approche et la cachette initialement prévue est inaccessible, car elle se trouve sur la rive opposée du fleuve, à quatre milles de là. Le temps s'est retourné contre eux, non seulement parce que les premières lueurs commencent à poindre à l'est, mais aussi parce que ce sera bientôt la renverse. S'ils n'accostent pas rapidement, ils seront entraînés en arrière jusqu'à l'embouchure, par le jusant et en plein jour. En outre, les quatre hommes sont trempés et épuisés. L'eau presque gelée passe à travers leurs mitaines et les pénètre jusqu'aux os.

Virant sur tribord pour se diriger vers la rive la plus proche, il dirige les deux canoës sur un cap de 196 degrés magnétiques en direction d'un rivage inhabité qu'il se souvient avoir vu sur la carte, sur la rive ouest de l'estuaire, non loin du chenal de navigation, connu sous le nom de chenal de Talais. La rive est basse de ce côté, mais c'est presque marée haute et les canoës peuvent remonter quasiment jusqu'en haut. Hasler remarque que la houle déferle, mais ils devront s'en accommoder. Alors qu'ils approchent, trente minutes plus tard, ils tombent sur une rangée de pieux à moitié submergés, plantés dans un banc de cailloux. Placés là pour ralentir l'érosion, ils constituent un obstacle insurmontable car la houle qui s'y brise les rend impossible à négocier en toute sécurité, les pieux menaçant de crever les flancs en toile d'un canoë imprudent.[64]

64 Ils sont encore là aujourd'hui, bien visibles à marée basse.

Continuant à remonter le fleuve, contraints de pagayer plus vigoureusement, ils ne parviennent pas à repérer d'endroit propice à un accostage. Le jour est presque levé quand ils aperçoivent un étroit promontoire sablonneux, tel un doigt pointé vers le fleuve, où, au-dessus de la ligne des hautes eaux, poussent des broussailles. Sur la carte, ce lieu se nomme la pointe aux Oiseaux.[65] Les vasières se prolongent sur plusieurs kilomètres le long de la rive ouest de la Gironde, et sont séparées des terres cultivées par une digue de six mètres de haut, le long de laquelle court un sentier emprunté par les fermiers et les pêcheurs. C'était loin d'être idéal, mais cela devait faire l'affaire. Laissant les autres dans leurs canoës, prêts à

repartir, Hasler accoste pour une reconnaissance rapide de la zone. Les buissons sont trop clairsemés pour offrir une bonne cachette, mais les filets de camouflage devraient les y aider. Il ne voit aucun signe d'habitation. « Venez ! » appelle-t-il les autres.

65 Ce nom est inconnu des habitants. Sur les cartes locales, ce lieu se nomme la plage de Saint-Vivien.

Contrairement aux canoës conventionnels, les Cockles, avec leurs renforts longitudinaux et leur fond plat, peuvent être traînés à terre. Une fois fait, ils les recouvrent avec les filets de camouflage. Puis, ils préparent un repas avec leurs rations de combat. C'est leur premier, à part un biscuit de temps en temps, depuis plus de douze heures. Chaque paquet contient du *corned-beef*, du fromage en conserve, un bloc de flocons d'avoine compressés avec du thé, du lait en poudre et du sucre, ainsi que du chocolat et des bonbons à sucer. C'est riche en calories, mais pas très appétissant et il faut pouvoir le réchauffer. À cette fin, quand la situation s'y prête, on se sert d'un petit réchaud métallique à alcool solidifié nommé « Tommy cooker ».

Hasler se détend avec ses hommes, au point d'accepter une gorgée de rhum des sous-mariniers. Puis, pendant que les autres dorment, il prend le premier tour de garde. Il est 7 heures et demie. Ils ont parcouru vingt-trois milles, mais, contre toute attente, c'est le parcours le plus difficile et le plus dangereux qu'il ait jamais fait en canoë ; il ne lui reste plus qu'un tiers de ses hommes – quatre hommes à bord de deux canoës. Leur périple doit encore durer au moins trois nuits et ils auront probablement encore d'innombrables obstacles à surmonter. Si l'une de ces nuits leur réservait autant de dangers que la nuit qui venait de passer, pense Hasler, ils ne parviendraient jamais à mener à bien leur mission. Mais l'une des caractéristiques les plus frappantes de Blondie est son incapacité à déprimer ou à se sentir vaincu, et il ne pense à rien d'autre qu'à persévérer. S'il fallait aller jusqu'à Bordeaux avec quatre hommes, ou même tout seul, alors il le ferait.

Scrutant les parages, il parvient maintenant à mieux voir les brise-lames en bois, les rangées de pieux plantés dans la vase qui protègent le promontoire. Au-delà de celui-ci, un petit ruisseau, ou plutôt un chenal, disparaît dans les terres. Sur sa carte, il peut voir qu'il mène au petit hameau de Saint-Vivien, à quatre kilomètres de là, en suivant le canal vers le Sud. Hasler sait que Saint-Vivien est un hameau de pêcheurs, lesquels

pêcheurs partent tous en mer avec le reflux et rentrent avec le flux. La vie des pêcheurs est rythmée par le va-et-vient quotidien des marées, car la crique n'est navigable qu'à marée haute. L'arrivée de Hasler sur le promontoire coïncide avec le départ de Saint-Vivien d'une trentaine de petits bateaux de pêche. Quand Hasler les aperçoit au loin, il a l'impression étrange qu'ils flottent sur terre. Comme la crique rejoint le fleuve en formant une pointe située à une certaine distance de leur cachette, ils ne devraient pas être vus depuis les bateaux.

Mais soudain, la situation bascule. Les embarcations, émergeant de la crique, virent en se dirigeant vers la cachette. Au même moment, un groupe de paysannes, chargées de paniers et d'enfants, débouchent d'un chemin qui longe la berge du chenal et descendent de la butte dans leur direction. Il est 8 heures 30.

Bientôt, non loin de là, les bateaux débarquent leur équipage. Les hommes sont partis tôt pour attraper la marée. Une fois sortis de la crique, qui est à sec à marée basse, ils ont le temps de prendre leur petit déjeuner, que leurs femmes sont venues préparer, à moins de quinze mètres de la cachette. *Catfish* et *Crayfish* sont camouflés au milieu de la plage où, tous les matins, les villageois prennent leur collation. Une telle proximité rend le camouflage inopérant. Les regards furtifs, les murmures, les yeux détournés en disent long sur la confusion des villageois. Cela rappelle opportunément à Hasler qu'il se trouve dans un pays vaincu, occupé et partiellement hostile, dont la population vit dans la peur. Ils seront pris pour ce qu'ils sont, à savoir quatre personnages hautement suspects, aux visages striés de crème de camouflage, arrivés à bord de deux embarcations étranges, et qui essayent de se cacher, sans succès, sous un filet, dans les buissons. Les peines encourues pour les avoir aidés, ou même pour les ignorer, sont sévères.

Leur seul espoir est que ces pêcheurs n'aiment pas les Allemands et qu'ils ne trahissent pas leur présence à l'occupant. Réalisant que leur cachette est découverte, c'est maintenant à Hasler de faire le premier pas. Il se lève et s'approche calmement des pêcheurs et de leur famille qui les ont bien involontairement découverts. « Bonjour, dit-il dans son français hésitant. Nous sommes des soldats britanniques. Nous sommes vos amis. Notre présence ici ne doit pas être révélée. »

Hasler n'a qu'une idée en tête : les persuader de garder le silence. S'ils ne disent rien et si les Allemands le découvraient, ils seraient considérés

comme des traîtres et sévèrement punis. Ils avaient déjà éveillé les soupçons des villageois. Hasler, chauve malgré ses vingt-huit ans, avec sa moustache blonde en guidon de vélo, ressemble à un Anglais de pacotille. Toute la mise en scène ressemble beaucoup à un piège. De plus, il parle français avec un fort accent guttural. « Vous êtes Allemands ! » répond l'une des Françaises. La combine semble claire comme de l'eau de roche. Que peut bien faire ici, sur la Gironde, un petit groupe de soldats anglais ? D'où viennent-ils ? Où vont-ils ?

Hasler ne peut pas répondre à ces questions sans dévoiler l'objet de leur mission. « Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous sommes des soldats britanniques. Nous vous demandons juste de ne dire à personne que vous nous avez vus. Ne pensez-vous pas qu'il serait mieux de ne rien dire ? »

Même si cette conversation n'est consignée nulle part dans les notes méticuleuses de Hasler, les historiens François Boisnier et Raymond Muelle ont trouvé la preuve que les pêcheurs locaux les avaient persuadés de se déplacer non loin de là, à un endroit plus sûr. L'un d'eux, Yves Ardouin, ostréiculteur à Saint-Vivien-de-Médoc, dit à Hasler : « Si vous voulez vous cacher, continuez votre route vers l'amont pendant à peu près deux cents mètres, et engagez-vous dans l'embouchure du prochain petit ruisseau. Il ne mène nulle part. Le canal où nous sommes, le canal du Gua, mène au port de Saint-Vivien. D'autres pêcheurs peuvent l'emprunter et les Allemands travaillent sur un chantier près d'ici. En ce qui concerne votre sécurité, ajoute-il, je vais en parler aux autres, je ne vous promets rien, mais il est évident que nous ne dirons rien aux autres. »[66]

66 Extrait de Le Commando de l'impossible – Bordeaux 1942, de François Boisnier et Raymond Muelle, pages 77-78 publié chez Trésor du Patrimoine, en 2003.

Hasler le remercie et suit ces conseils. Les Français ont tenu parole. La nouvelle de la présence des clandestins s'est rapidement répandue dans le village, mais elle n'est pas allée plus loin. Les femmes et les enfants rentrent chez eux, tandis que les hommes retournent vers leur bateau. « Nous ne pouvons rien vous promettre, M'sieur », répètent-ils à Hasler en partant. Les Royal Marines n'ont pas d'autre choix que de s'en remettre au sort, en se faisant aussi discrets que possible.

12

La Garonne

Quels que soient leurs soupçons ou leurs allégations, l'attitude la plus judicieuse à adopter pour les pêcheurs, admet Hasler, est de signaler ce qu'ils ont vu à la police. Mais comme la police française est contrôlée par Vichy, et que le gouvernement collabore avec les nazis, ils seront certainement découverts et capturés. Il n'y a rien qu'il puisse faire. Toute la journée, ils ont attendu et surveillé l'arrivée d'une patrouille allemande, leur Colt 45 et les Sten munis de silencieux à portée de main. Quand un avion léger portant des insignes de la Luftwaffe commence à tracer des cercles autour de leur position, les pires craintes de Hasler semblent confirmées, mais rien ne s'ensuit. Son insistance pendant l'entraînement sur la qualité du camouflage semble avoir porté ses fruits.

À 16 heures, deux silhouettes venues de l'intérieur des terres s'approchent de leur cachette. Quand elles arrivent près d'eux, ils se rendent compte que ce sont deux des femmes qui étaient déjà venues ce matin. Elles veulent en savoir davantage avant que les hommes ne rentrent de la pêche. Pour Hasler, cette attitude paraît remarquablement brave. Il se glisse hors de sa cachette pour leur parler et ils bavardent aussi librement que le permet la compréhension limitée que Hasler a de leur langue. Le mari de l'une d'elles a été déporté en Allemagne. Soudain, elle dit quelque chose en allemand et Hasler, pris par surprise, répond « Oui ». « Alors vous êtes Allemand ! » s'exclame-t-elle. Hasler explique à la hâte qu'il a aussi appris l'allemand à l'école. Ensuite, Bill Sparks lui demande : « T'ont-elles cru ? » « Avec les femmes, répond-il, on ne sait jamais si elles te croient ou non. » Les deux célibataires rient. Les femmes lui ont appris, à sa grande inquiétude, que des soldats allemands travaillent à l'autre extrémité de la crique.[67]

67 François Boisnier suggère que M. Ardouin a aussi à nouveau rendu visite aux hommes pendant l'après-midi, leur apportant du pain et du vin, même si cela ne figure pas dans le compte rendu

détaillé de Hasler.

Leur situation ne semble pas bien engagée. Ils ont quitté le HMS *Tuna* depuis moins de vingt-quatre heures, et entre-temps, la troupe de Hasler a été réduite à deux canoës munis à eux deux de seize *limpets*. Pire encore, leur présence a été révélée à toute la population adulte d'un village de pêcheurs français. Ils n'ont pas la moindre idée de ce qu'il est advenu du sergent Wallace, du caporal Sheard, du Marine Ewart et du Marine Moffatt, mais il leur faut supposer que certains d'entre eux au moins sont détenus par les Allemands, auquel cas, Hasler n'a pas d'autre choix que d'admettre que l'ennemi est maintenant au courant de la menace qui pèse sur les briseurs de blocus à Bordeaux.

Du côté positif, deux canoës au moins entièrement équipés ont réussi à surmonter les éléments déchaînés de la première nuit. Jusque-là, ils n'ont pas été découverts par l'ennemi, et si l'on peut faire confiance aux villageois de Saint-Vivien, il est fort possible que les canoës vont pouvoir se glisser dans l'obscurité avec la prochaine marée montante, ne laissant que des souvenirs derrière eux. En supposant que plus rien de fâcheux ne se produise, Hasler considère que seize mines magnétiques provoqueraient des dégâts suffisamment importants aux briseurs de blocus pour estimer que l'opération avait réussi : après tout, son plan original, avant que Mountbatten n'ordonne de doubler le nombre de canoës, n'envisageait que trois embarcations pour l'entreprise. Le tempérament résolument positif de Hasler ne laisse aucune place au doute ou au pessimisme : si l'Opération Frankton venait à échouer, se dit-il, ce ne serait que du fait de l'ennemi. Il n'y a absolument aucune autre raison pour ne pas mener à bien l'attaque, même s'il devait être le seul homme encore en vie pour le faire. Ce sont précisément les instructions qu'il a données à ses hommes sur le HMS *Tuna* : mener l'attaque à bien, même s'ils sont les derniers encore debout.

Ils passent le reste de l'après-midi dans un état d'anticipation nerveuse. Alors que la nuit tombe, les pires craintes des hommes fatigués semblent se réaliser. Sortant de l'obscurité apparaît une longue colonne d'hommes avançant lentement vers eux. Attrapant leurs armes, ils attendent l'inévitable. Observant les silhouettes vêtues de gris qui s'approchent, Sparks se dit qu'il va enfin affronter l'ennemi : « Nous avons attendu indéfiniment, puis, alors qu'il faisait de plus en plus sombre, le major regarda dans ses jumelles et commença à rire. Nous regardions une rangée

de pieux qui, dans la lumière du crépuscule, ressemblaient à des Allemands. »

Il est temps de se remettre en route. Comme la prochaine marée montante commence à 23 heures 30, ils vont devoir gaspiller quelques heures d'obscurité. Après avoir remballé leurs affaires, et éliminé ou enterré toute trace de leur séjour, ils commencent à traîner les canoës sur le banc de vase collante qui les sépare du fleuve à marée basse. Chargés à bloc, leurs canoës représentent une charge importante pour deux hommes et, malgré le froid vif de décembre, ils transpirent abondamment en atteignant le rivage, à mille deux cents mètres de leur camp, juste au moment où la marée commence à monter. Le fond plat en contreplaqué du Cockle est idéalement conçu pour ce type d'exercice qui justifie pleinement les changements apportés au Mark II pour lesquels Hasler a insisté.

« Il n'a pas été facile d'éloigner les bateaux de la côte en raison des grands bancs de sable sur lesquels la houle se brise en formant de petits rouleaux qu'il fallait prendre de face, note Hasler, mais finalement, nous sommes parvenus à nous dégager et nous avons atteint le chenal de navigation. » Il projette de le traverser pour atteindre la rive est du fleuve pendant la nuit et y rechercher une cachette avant l'aube, car il sait que cette rive n'est pas très habitée. Les balises qui marquent le chenal clignotent d'une lumière bleue pale, qui facilite la navigation. Avec sa boussole, il les garde en vue, à une encablure environ au nord-est. C'est le calme plat, il n'y a pas de nuages, la visibilité est bonne, bien qu'il y ait de la brume accrochée aux deux côtes. Hasler décide qu'il est temps de traverser le chenal. À mi-chemin, ils repèrent un bateau remontant le fleuve en direction de Bordeaux, ce qui les force à accélérer. Quand le navire les double, ils sont si proches qu'ils peuvent voir le reflet de son feu bâbord à la surface de l'eau. Au cas où il y ait quelqu'un sur le pont, ils s'immobilisent en position basse, tête vers l'avant, pagaies plaquées contre le flanc, jusqu'à ce que le danger s'éloigne.

Ils commencent par se reposer cinq minutes toutes les heures, mais plus la nuit avance et plus la température baisse. L'éclaboussure de la vague d'étrave gèle sur les jupes, et ils préfèrent continuer. Avec l'aide du flux, ils avancent à une vitesse moyenne de quatre ou cinq nœuds. Continuant à suivre le même cap, ils atteignent finalement la rive est juste au nord des portes de Calonges, et ils la suivent à un mille au large jusqu'à ce que l'approche de l'aube les contraigne à se cacher. Alors qu'ils pagaient

parallèlement à la côte, Hasler distingue les vagues formes d'un corps de ferme dans l'obscurité, et des haies dans lesquelles se cacher.

Poussé par la fin du flux, il profite de la marée haute pour mettre pied à terre et partir en reconnaissance. Juste face à lui, il repère la cachette parfaite : une profonde tranchée bordée de buissons de chaque côté. Ils remontent les bateaux à l'intérieur du fossé, contre une haie épaisse, et les recouvrent avec les filets de camouflage. Ils ont parcouru vingt-deux milles en sept heures et demie et se trouvent sur la rive est de la Gironde, à un mille au nord du canal de Fréneau, au Montalipan. Après avoir traîné les canoës dans la cachette, ils se préparent du thé sur leur réchaud et mangent quelques-unes de leurs rations de combat, avant de s'installer pour la journée avant que l'aube ne pointe à l'horizon. C'est le 9 décembre. L'un d'eux monte la garde pendant que les autres dorment. D'après les notes de Hasler, ils voient « un cargo à vapeur amarré aux pontons flottants, sur la rive ouest de la Gironde, en face d'eux ». Si elle se lève, la sentinelle peut voir une ferme à travers la haie, à quatre cents mètres environ, et comme la veille, des petits avions portant des blasons allemands perturbent leur sommeil. Mais sinon, ils ne sont pas dérangés pendant la journée, à part par l'arrivée d'un troupeau de vaches dans le pré.

Il leur reste trente milles à parcourir avant d'arriver à Bordeaux. La progression de la nuit suivante sera difficile, car il faudra contourner les nombreuses îles qui parsèment le fleuve. Mais comme auparavant, c'est la marée qui est le principal problème. Quand la nuit tombera, il ne restera plus que trois heures de flux. Ensuite, il y aura six heures de reflux pendant lesquelles ils devront trouver une cache intermédiaire, de façon à tirer profit des trois heures de flux restant avant l'aube. Pour alléger leur chargement, ils se débarrassent de tout ce qu'ils peuvent et l'enterrent dans le fossé.

Au crépuscule, c'est toujours le calme plat et le ciel est dégagé. La visibilité est excellente. Voulant profiter au maximum de la marée, ils commencent à descendre leur canoë sur la rive alors que la nuit vient à peine de tomber. En plaçant un homme en haut et un autre en bas, ils y parviennent sans abîmer leurs bateaux, mais ils sont couverts de boue et d'algues.

Les silhouettes des quatre hommes se découpent sur le soleil couchant quand un cri retentit. Le métayer de la ferme de La Présidente, Alibert Decombe, est descendu jusqu'au fleuve pour jeter un œil à son bétail et les a repérés. Avant de quitter leur cachette, ils s'étaient noirci le visage, de

sorte qu'ils n'auraient pas pu présenter plus sinistre tableau. C'est peut-être pour cette raison que le fermier croit à l'histoire de Hasler quand il remonte sur la rive pour le saluer. Dès le début, Decombe est très amical, semblant immédiatement comprendre qu'il est tombé sur une opération britannique secrète. Il ne remet pas en doute la nationalité des hommes au visage noir, camouflés, qui se tiennent devant lui. « Il fait froid ! dit-il à Hasler. Pourquoi vos hommes et vous ne viendriez-vous pas jusqu'à la maison pour boire un verre ? » Hasler refuse poliment et après une plus ample conversation courtoise, si ce n'est guindée, Decombe repart tranquillement vers la ferme et les Royal Marines, contents de ne pas avoir été démasqués par un collaborateur, retournent à leurs affaires. Hasler note : « Nous avons répété notre histoire de la veille et il semble avoir été convaincu, mais il était désolé que nous refusions d'aller boire un verre chez lui. "Je suis désolé, M'sieur, mais nous devons continuer. Pouvez-vous nous assurer que vous ne direz à personne que vous nous avez vus ?" "Je ne dirai rien. Vous pouvez compter dessus." »

Une fois encore, ils avaient rencontré un patriote. Decombe n'en a pas soufflé mot à sa femme avant la fin de la guerre.

Le cap à suivre passe entre deux îles, et tandis que le passage rétrécit, ils sont de plus en plus conscients du bruit que font les canoës alors qu'ils pagaient à leur vitesse de croisière, le bruit des éclaboussures des pagaies et du clapotis de l'étrave est renvoyé vers eux en résonnant comme un écho depuis la rive obscure. Plus loin, le fleuve s'ouvre sur un chapelet d'îles tandis qu'ils approchent de la ville de Blaye, à dix milles en amont, sur leur gauche. Hasler veut à nouveau traverser le chenal de navigation jusqu'au côté droit du fleuve puis passer entre les îles et s'y cacher pendant leur arrêt intermédiaire, à peu près en face de Blaye. À 20 heures environ, ils passent entre les deux premières îles quand, soudain, le silence nocturne est brisé par le rugissement de moteurs marins, à moins de cent mètres de l'île de Patiras. Une touffe de roseaux sur leur droite est leur seul espoir de refuge et ils pagaient vigoureusement dans cette direction, leur bruit étant couvert par celui des moteurs.

S'enfonçant entre les roseaux, ils mouillent dans un buisson presque impénétrable, à travers lequel ils parviennent à peine à distinguer ce qui se passe. Mais tandis que le halètement du moteur à l'approche devient une pulsation régulière, ils aperçoivent une ombre passer devant leur cachette en descendant le fleuve. Son exploration furtive les convainc que les

recherches continuent. Une île sur leur gauche semble agréablement déserte, mais une plus petite à gauche – Bouchaud, en face de Saint-Julien – leur paraît encore plus désolée. Du gibier d'eau s'enfuit devant eux quand ils s'enfoncent jusqu'à la terre ferme. Ils sont horrifiés par le vacarme qu'ils font, mais personne n'est là pour les entendre. Hasler dit :

L'île « déserte » était recouverte d'herbes denses, hautes de près de deux mètres, et plantée de quelques arbres, mais l'accostage est rendu difficile par des bancs de boue aux parois verticales où les hautes herbes sont quasiment impénétrables. Au bout de nombreuses tentatives, à 20 heures 45, nous avons fini par trouver un endroit où nous pouvions atteindre la terre ferme et où les canoës pouvaient être laissés au sec pendant que la marée descendait.

Déterminé à repartir dès la renverse, Hasler essaie de remettre les canoës à l'eau cinq heures plus tard, juste avant 2 heures, le 10 décembre. Mais à marée haute, les canoës se sont échoués sur un banc de boue et leur mise à l'eau dans le noir est une opération longue et salissante. Enfin, ils parviennent à embarquer et, une heure plus tard, ils descendent le chenal de sept milles qui sépare la terre, sur leur droite, de l'île de Cazeau, sur leur gauche. Quelque part sur cette île, il leur faudra trouver une cachette pour les deux dernières heures d'obscurité. Le chenal est si étroit que quiconque se tenait sur la rive pouvait facilement les repérer. Pour l'éviter, ils adoptent leur position basse habituelle, en se servant de pagaies simples et en se penchant en avant pour réduire leur silhouette. Ils frôlent les roseaux qui bordent l'île puis traversent le chenal de navigation et entrent dans le passage étroit situé à l'ouest de l'île Verte. Hasler dit :

Nous n'avons vu aucun signe de vie dans la zone, mais comme le passage était étroit, nous nous sommes faits aussi petits que possible, en utilisant des pagaies simples et en longeant de très près la côte couverte de hautes herbes. À 6 heures 30, nous avons approché de l'extrémité sud de l'île de Cazeau, qui se trouve juste après l'endroit où la Garonne et la Dordogne se rejoignent pour former la Gironde (la Garonne coule à Bordeaux), et nous avons commencé à chercher une cache sur l'île.

Ils finissent par accoster à un petit ponton qui semble donner accès à la rive. Hasler, ne sachant pas trop où cela mène, avance avec précaution. Il suit un chemin recouvert par la végétation qui le conduit à travers les arbres jusqu'à un emplacement protégé par des sacs de sable. C'est une batterie anti-aérienne allemande. Empruntant le sentier en sens inverse, il retourne

aussi silencieusement que possible auprès des autres, mais l'aube est là, et la rive paraît habitée. Qu'ils le veuillent ou non, il faudra bien qu'ils accostent avant d'arriver à l'extrémité de l'île. À 7 heures 30, ils finissent par mettre pied à terre à la pointe la plus en amont de l'île où il n'y a guère de quoi se cacher. Ils auraient bien mieux fait de s'arrêter avant, mais il n'est plus temps de faire demi-tour.

Ils se trouvent au bord d'un pré marécageux où paissent des vaches. Au milieu se trouvent de très hautes herbes jusqu'où ils traînent les canoës. Mais la cachette s'avérant plutôt insuffisante, ils font de leur mieux pour dissimuler les embarcations aux regards avec leurs filets de camouflage. Il leur est impossible de dormir, et ils doivent aussi se retenir de fumer, malgré leur forte envie d'une cigarette. Les heures suivantes vont être nerveusement éprouvantes. Toute la journée, Hasler et ses hommes restent inconfortablement assis dans les canoës, n'osant ni se faire du thé ni se soulager. Il fait un froid glacial et une pluie fine et pénétrante ne cesse de tomber.

L'après-midi, ils se font lentement mais inexorablement encerclés par le bétail. Toute tentative d'éloigner les vaches risquant de s'avérer fatale, les quatre hommes restent immobiles sous les filets. Pour l'avion léger qui est passé au-dessus de leur tête, le cercle des vaches doit ressembler à une cible parfaite, mais heureusement, les pilotes ne sont pas venus y regarder de plus près. Un homme et son chien passent au bord du champ, mais ils ne remarquent rien, et peut-être à cause des vaches, le chien ne flaire pas les intrus. Le récit qu'en fait Sparks suggère aussi que deux soldats allemands sont passés au bord du bois en regardant vers le champ dans lequel ils se cachaient, mais ils sont repartis, non sans leur avoir fait craindre le pire.

Ce même jour, Jack Mackinnon et Jim Conway se cachaient sur la rive opposée de l'île, après avoir réussi à passer devant les destroyers amarrés au Verdon et avoir remonté la Gironde.

C'est ainsi que la troisième journée se fond dans le crépuscule. Alors que les hommes s'apprêtent à repartir, des nuages noirs commencent à obscurcir le fleuve, le vent se lève et il recommence à pleuvoir. Ce sont précisément les conditions atmosphériques qu'ils recherchent : une nuit noire et la clameur des éléments pour assourdir le bruit de leur progression. L'attaque des navires était initialement prévue pour avoir lieu cette nuit, le 10 décembre. Mais d'après ses calculs de marée, Hasler est bien forcé d'en conclure qu'il est impossible de remonter suffisamment en amont pour

avoir la possibilité de s'enfuir avec le reflux, dans l'obscurité, après l'attaque. Il leur faut une nuit supplémentaire.

Cette nuit-là, il prévoit de progresser jusqu'à une base avancée, plus proche de la cible, pour passer à l'attaque la nuit du 11. Mais il y a le risque qu'un autre équipage soit livré à lui-même quelque part sur l'eau et se livre à une attaque de son côté, comme ils en ont tous reçu la consigne, et que cette attaque ait lieu à la date initialement prévue.

Catfish et *Crayfish* sont mis à l'eau à 18 heures 45, le 10 décembre – non sans devoir faire face à des difficultés considérables en raison des rives glissantes et quasi verticales. Le temps était parfait, se souvient Hasler : nuageux avec des averses éparses et un vent modéré de secteur sud. Pendant les deux premiers milles, ils empruntent le milieu du fleuve, puis passent à des pagaies simples et longent la rive ouest qui est bordée d'herbes épaisses. À 22 heures, après avoir viré un méandre du fleuve, les deux équipages entrevoient pour la première fois les quais de Bassens Sud, à un mille de là, sur le côté gauche de la rivière. C'est la plus petite des zones portuaires, mais sous les lampes à arc, ils peuvent voir deux bâtiments de taille non négligeable qui feraient des cibles parfaites, s'il n'y avait rien de plus intéressant à Bordeaux. Soudain juste en face de lui, Hasler voit un ponton, avec ce qui ressemble à un charbonnier amarré à son extrémité. Baissant la tête, ils se laissent glisser sous le ponton et parviennent à passer sans être vus. Ils trouvent un espace entre les roseaux où les canoës se faufilent. La végétation qui mesure entre un mètre quatre-vingts et deux mètres cinquante, leur offre un camouflage parfait. Il est environ 23 heures. Ils ont parcouru onze milles. « Dès que la marée a commencé à baisser, les bateaux se sont échoués et nous nous sommes installés confortablement pour la nuit », se souvient Hasler.

Le lendemain matin, bien cachés et inaccessibles depuis la rive, en se tenant debout dans leur canoë, ils parviennent à surveiller le trafic sur le fleuve et à étudier les deux navires en face d'eux. Il s'agit d'un navire de charge et d'un navire de marchandises (plus tard identifiés comme étant l'*Alabama* et le *Portland*) qui sont mouillés à une certaine distance de la rive, à un demi-mille tout au plus. Hasler en tient compte dans la nouvelle mouture de son plan qui veut que *Catfish* continue le long de la rive ouest jusqu'au port principal, qui se trouve à deux milles en amont, en plein cœur de Bordeaux. Laver et Mills, à bord de *Crayfish*, traverseront le fleuve jusqu'à la rive est et iront jusqu'à Bordeaux en longeant cette rive. S'ils ne

trouvent pas de cibles convenables, ils doivent redescendre en aval et attaquer les deux cargos à Bassens. Il n'y a pas de plan pour se retrouver ensuite. Deux hommes voyageant à travers la campagne peuvent se fondre dans le décor, mais quatre ne manqueraient pas d'éveiller les soupçons.

De jour, de nombreuses embarcations se bousculent sur le fleuve, essentiellement des remorqueurs et des vedettes fluviales transportant des travailleurs. Sparks se souvient que la journée passe presque agréablement. Malgré le crachin intermittent, ils parviennent à se faire chauffer du thé sur leur réchaud, ils peuvent fumer et chuchoter. Ils réorganisent encore leur matériel pour ne conserver que l'équipement d'évasion réparti dans deux sacs. Au cours de la soirée, ils terminent l'amorçage des seize *limpets*, deux détonateurs sur chaque – un crayon à retard d'un côté et un « détonateur » de l'autre, conçu pour exploser au cas où une autre mine posée sur la même coque explose prématurément. Ils préparent les ampoules orange (qui correspondent à un délai de neuf heures) dans les mines, sans les activer, et retirent les goupilles des détonateurs solubles à l'eau.

Le désagréable temps bruineux se dégage dans la soirée et le calme plat revient au crépuscule, avec un ciel dégagé et une bonne visibilité. Comme la lune se couche à 21 heures 32, Hasler diffère le départ de la cache jusqu'à 21 heures 10, soit une demi-heure après l'heure qui aurait été souhaitable par rapport à la marée qui était haute à minuit : ils devront avoir terminé l'attaque avant le début du reflux qui les ramènera rapidement jusqu'à Blaye. Les retardateurs sont donc activés à 21 heures.

Ils ne peuvent plus faire marche arrière. Se serrant la main, Hasler et Laver se souhaitent bonne chance et se promettent de se retrouver au pub *Granada*, à Southsea. À 21 heures 15, ils se dégagent des roseaux pour la dernière étape de leur voyage.

13

Assassinat par téléphone

La nuit du 7 décembre, Max Gebauer reçoit à Royan le vice-amiral Julius Bachmann, officier général du quartier général du commandement naval de l'Ouest de la France, basé à Nantes. Bachmann doit passer en revue les garnisons terrestres, navales et aériennes, et assister à des essais de tirs de batteries sur l'estuaire de la Gironde, qui devaient avoir lieu le 8 et 9 décembre. Bachmann n'est pas très apprécié de ses subordonnés. Approchant de la retraite, il se contente d'obéir aux ordres avec enthousiasme ; c'est du moins l'avis de son état-major.

En prévision de la visite de Bachmann, les trois petits destroyers français de la flottille de défense de l'estuaire ont été amarrés à proximité du périmètre de l'inspection, devant le môle du Verdon. Bachmann, accompagné de son chef d'état-major (le capitaine Franz Bauer), de son adjudant (le lieutenant Frass) et de son aide-de-camp (le lieutenant Heinz-Günther Lell), ainsi que de quelques officiers d'état-major des deux quartiers généraux, fera la traversée jusqu'au Verdon à bord du ferry civil le lendemain matin. Gebauer profite du petit déjeuner pour informer Bachmann des rapports transmis par le radar au cours de la nuit. La Marine est toujours intéressée par les radars, et par l'installation de Soulac qui, avec sa portée comprise entre quinze et vingt milles en mer, est considérée comme un élément important des défenses de la façade Atlantique.

À 8 heures, le téléphone sonne. C'est l'Oberleutnant Wild, le commandant de la flottille de défense du port, sur la rive opposée de l'embouchure de l'estuaire, au Verdon. Wild signale que deux Anglais ont été arrêtés par une unité antiaérienne de la Luftwaffe à 5 heures 30, au Verdon même. Gebauer digère la nouvelle et en fait part à Bachmann. L'amiral se déclare très intéressé. La guerre n'est pas vraiment arrivée jusque-là, donc l'arrestation ajoute un certain frisson à la visite. Serait-elle

liée au rapport du radar de Soulac de la nuit précédente ? Comme Gebauer et lui allaient bientôt faire la traversée depuis Royan en ferry, il leur dit qu'il veut voir les deux prisonniers après l'inspection des destroyers. Les hommes seront ensuite escortés à Royan où ils seront interrogés par des agents de la Section M de l'Abwehr (le contre-espionnage de la Marine), qui viendront de Bordeaux pour mener un interrogatoire en règle des captifs.

Qu'est-il arrivé à *Coalfish* et à son équipage ? Le sergent Sammy Wallace et le Marine Bob Ewart ont chaviré dès les premiers clapots et ils se sont échoués sur la plage de Soulac, à peine trois cents mètres avant la pointe de Grave et juste en face du site inoccupé d'une batterie d'artillerie allemande. Transis par le froid et séparés de leur canoë, ils n'ont ni trousseau d'évasion ni cartes. D'ailleurs, tout ce qu'ils ont, ils le portent sur eux. Désorientés et ne voulant pas se rendre, ils décident de tenter leur chance en frappant à la porte de l'une des maisons dispersées sur le promontoire sablonneux. S'ils ne sont pas secourus très vite, vu leur état, ils risquent de se retrouver rapidement en hypothermie. Ils font quelques pas dans l'obscurité, affaiblis, se frayant un chemin à travers la pinède qui couvre la péninsule, en direction du port du Verdon. Ils ne savent pas qu'une grande partie des maisons perchées sur le promontoire sont inoccupées à cette époque de l'année, car ce sont des résidences secondaires ; ils ne savent pas non plus qu'ils sont tombés par hasard sur l'une des zones les plus lourdement défendues de la côte Atlantique.

Sous la responsabilité de la 708^{e} Division d'infanterie, la zone côtière est gardée par diverses unités dont une batterie antiaérienne (Flak 595), un bataillon d'infanterie à Soulac, des unités navales gardant l'embouchure de l'estuaire et des unités d'artillerie navale affectées aux défenses côtières. Ces dernières sont composées de l'artillerie antinavale installée dans de nouveaux emplacements en béton armé, ainsi que des projecteurs. La 708^{e} Division a été formée en mai 1941, spécifiquement pour la défense de la zone allant de Royan à Bordeaux, et comprend les 728^{e} et 748^{e} Régiments d'infanterie (soit six bataillons à eux deux), la 658^{e} Unité d'artillerie, la 708^{e} Compagnie de pionniers, la 708^{e} Compagnie de renseignements et la 708^{e} Troupe d'approvisionnement.

Depuis le raid des Opérations Combinées sur Saint-Nazaire des 27-28 mars, le raid sur Dieppe du 19 août et le débarquement anglo-américain

en Afrique du Nord le mois précédent, le haut commandement allemand est devenu très pointilleux sur la sécurité des ports. Si Wallace et Ewart s'étaient dirigés vers le Sud, ils auraient eu une chance de ne pas se faire prendre. Malheureusement, ils marchent vers le Nord, vers la péninsule, et tout droit au cœur de la zone défensive allemande, d'où ils n'ont aucune chance de s'échapper.

La maison dont la lumière les a attirés et qu'ils pensent occupée par des Français qui pourraient éventuellement les secourir, s'avère héberger des membres de l'Unité Flak 595, voisine du poste de premier secours de la flottille de ferrys du Verdon, de permanence 24 heures/24 et gardé par une sentinelle. Quand les Allemands les capturent, ils remarquent que les deux hommes sont épuisés, « trempés jusqu'aux os et tremblant de froid ». Ils sont immédiatement amenés au médecin militaire de la Kriegsmarine, ils racontent leur mésaventure et demandent à être faits prisonniers. Ils sont bien traités, reçoivent des vêtements de rechange, des couvertures et ils peuvent dormir. Ils sont parfaitement reconnaissables à leur uniforme en tant que membres des forces ennemies et ils déclarent à plusieurs reprises (en anglais) qu'ils sont tous les deux des « soldats combattants ». Le médecin militaire est intrigué par le fait que le visage des deux hommes soit « peint en vert ».

Le lendemain le programme de la journée est très chargé, et on peut même dire que c'est la pagaille. L'allégation initiale de Wallace et Ewart, affirmant qu'ils sont des marins naufragés, rescapés d'un torpillage en mer, est rapidement réfutée par les geôliers comme une fiction peu crédible, la vérité étant révélée par l'apparence évidemment combattante de leur uniforme. De simples marins n'auraient pas porté une tenue camouflée et étanche et n'auraient pas eu de traces de peinture de camouflage sur le visage. Sur leur veste de combat, ils portent les gallons d'épaules de la Royal Navy et des Opérations Combinées, et les insignes de leur rang. Les Allemands, alertés par la possible présence d'un navire ennemi la nuit précédente, supposent que cela aurait pu être le bâtiment des hommes.

Plus tard ce jour-là, quand ce qu'ils pensent être un « canot gonflable » est repéré au large (une forte houle empêche sa récupération à ce moment-là), et quand des cartes de l'estuaire de la Gironde, où les positions militaires sont indiquées en couleur, deux photographies aériennes de la base des sous-marins à Bacalan et d'autres articles révélateurs – bidons d'eau potable, boîtes de conserve, une mine magnétique, une mitraillette

Sten munie d'un silencieux et plusieurs chargeurs de munitions – s'échouent sur la plage de Soulac, les Allemands se rendent compte que les hommes sont des commandos comme ceux qui ont harcelé les défenses côtières au cours des dix-huit derniers mois. En tant que personnel combattant, ils bénéficient de la protection accordée aux prisonniers de guerre conformément aux conventions internationales. Pourtant, dans une démonstration subtile, bien que sans doute inconsciente de la nouvelle attitude allemande vis-à-vis des opérations de sabotage, les autorités navales allemandes en France diffusent un communiqué le 8 décembre, le jour de la capture, affirmant qu'« un petit détachement de saboteurs britanniques a été repéré dans l'embouchure de la Gironde et a été anéanti au cours d'un combat ». Wallace et Ewart sont évidemment encore en vie à ce moment et l'annonce anticipe peut-être le sort qui leur sera réservé.

Le 8 décembre à midi, le détachement antiaérien de la Luftwaffe au Verdon (Unité Flak 595), après avoir transféré ses invités surprise à la Kriegsmarine, décide de signaler l'incident à sa propre chaîne de commandement, par l'intermédiaire du bataillon d'infanterie de Soulac, au QG de la 708e Division. Le rapport décrit Wallace et Ewart comme des « Marines anglo-américains ». Quelques semaines auparavant, l'Opération Torch a débarqué des dizaines de milliers d'Anglo-Américains sur le territoire de la France de Vichy, au Maroc et en Algérie. Ces commandos débraillés laissaient-ils présager d'une attaque similaire dans la métropole ? La partie du littoral Atlantique qui s'étend en un vaste arc de cercle accueillant, de Biarritz, au Sud, jusqu'à La Rochelle, au Nord, a toujours paru, aux yeux des Allemands au moins, comme étant un lieu évident pour un débarquement allié, ses plages à perte de vue s'ouvrant sur de vastes territoires faiblement défendus.

Ils ont raison de s'inquiéter, car il s'en est fallu de peu que les Opérations Combinées lancent au moins une action militaire d'envergure sur la région début avril 1942. C'est l'Opération Myrmidon qui a été conçue comme une copie du raid sur Saint-Nazaire. Trois mille soldats (issus des Commandos n° 1 et n° 6, un bataillon et demi de Royal Marines, ainsi qu'un régiment blindé et un bataillon d'infanterie motorisé) sont envoyés contre les ports de Saint-Jean-de-Luz et de Bayonne, dans l'estuaire de l'Adour. Le plan consiste à couper les liaisons routières et ferroviaires entre la France et l'Espagne, puis à se replier. Les troupes, embarquées sur le HMS *Queen Emma* et le HMS *Princess Beatrix* qui étaient déguisés en navires

marchands espagnols, naviguent pendant un mois au large des côtes françaises. Le 5 avril, les navires approchent de l'embouchure de l'estuaire pour procéder au débarquement, mais, à cause du mauvais temps, ils s'échouent sur un banc de sable et, dépourvus d'expérience de la navigation locale, ce qui leur aurait permis de reprendre leur progression, ils sont contraints de faire demi-tour et de rentrer en Angleterre.

Fiasco monumental incontestable, l'opération avortée démontre néanmoins l'intérêt nourri par les Opérations Combinées pour les raids sur la région. Le *Generalleutnant* Hermann Wilck, commandant de la 708e Division, ne connaît que trop bien la vulnérabilité du flanc maritime. Et, si l'on tient compte de ce qui se passe en Afrique du Nord, et des nombreux raids perpétrés contre les côtes françaises cette année, on peut comprendre qu'il soit inquiet.

Donc, quand il reçoit le message des artilleurs antiaériens du Verdon, plus de sept heures après l'arrestation, le QG divisionnaire réagit avec surprise et inquiétude à la nouvelle : pourquoi leur a-t-il fallu si longtemps pour rapporter un incident aussi sérieux ? L'infortuné commandant de l'Unité Flak 595 répond qu'il pensait que c'étaient des marins qui avaient fait naufrage, et en a informé le commandement naval de Gascogne, puisque ce dernier est responsable de l'interrogatoire des prisonniers naufragés. Il ne pensait pas qu'il était nécessaire d'informer sa propre chaîne de commandement. Exaspéré, le QG de la 708e Division ordonne que des recherches soient immédiatement lancées sur la côte et sur les vastes cordons boisés qui bordent les plages et les dunes, et il demande des informations complètes sur les soldats capturés.

À 15 heures 40, l'Unité 595 explique que les hommes ont été amenés pour être interrogés et que des recherches ont lieu dans la zone boisée côtière. À 16 heures, quand le service du QG de la 708e Division téléphone à l'Escadron côtier de Gascogne, à Royan, pour confirmer les détails du récit, il s'entend dire que les hommes sont soupçonnés de faire partie d'un « commando à l'explosif » et que l'*Oberleutnant* Helmut Harstick de l'unité de contre-espionnage de l'Abwehr à Bordeaux est en route pour procéder à un interrogatoire détaillé. À 18 heures, le *Hauptmann* Rosenberger, officier de renseignement de la 708e Division, transmet les informations au *Generalleutnant* Wilck, qui ordonne que l'OBWest (le QG du maréchal Rundstedt à Paris) soit aussi informé. C'est chose faite à 18 heures 30, et l'OBWest transmet le rapport au WFSt (le département opérationnel de

l'Oberkommando der Wehrmacht [OKW], le haut commandement suprême de Hitler), puis, à 19 heures 50, au QG de l'amiral Wilhelm Marschall, commandant en chef du Groupe d'unités de la marine ouest.

Lorsque Bachmann rencontre les deux prisonniers dépenaillés en fin de matinée, après son inspection des défenses côtières, ses soupçons sont immédiatement éveillés. Ces hommes ne sont-ils pas des commandos du type de ceux pour lesquels le Führer a récemment ordonné un traitement « spécial » ? Si c'est le cas, leur interrogatoire n'est pas du ressort de l'état-major naval à Royan, mais plutôt des spécialistes de l'Astleitstelle (la branche du contre-espionnage naval), de l'Abwehr ou du SD. Voire de la Gestapo. Mais en premier lieu, c'était une affaire navale, donc il ordonne à son état-major d'en informer l'Astleitstelle. La Section IIIM de l'Abwehr est basée à Paris sous le commandement du *Fregattenkapitän* Dr Erich Pheiffer, mais elle a une sous-section à Bordeaux rapportant à l'*Oberleutnant* Harstick.[68] Entre-temps, Pheiffer ordonne qu'un enquêteur du camp de transit des prisonniers de guerre de la Marine, au Dulag Nord[69], près de Wilhelmshaven, se rende dans les plus brefs délais à Bordeaux pour interroger les deux hommes. Le *Hauptmann* Heinz Corssen reçoit l'ordre de faire ses bagages et de se rendre à Bordeaux en train, *via* Paris.

68 L'Abteilung III est une section de contre-espionnage et de sécurité de l'Abwehr, chargée de la sécurité de l'Abwehr et des forces armées. C'est pour ce dernier motif qu'elle travaille en étroite relation avec la Geheime Feldpolizei (GFP), la police secrète de la Wehrmacht. Les principaux départements de l'Abwehr sont l'IIIA (l'administration), l'IIIH (la Wehrmacht), l'IIIM (la Kriegsmarine) et l'IIILuft (la Luftwaffe)

69 « Dulag » est l'abréviation de Durchgangslager. Les Dulags sont des camps de transit par lesquels passent tous les prisonniers de guerre pour leur traitement et leur répartition dans des établissements plus permanents. Wilhelmshaven ferme en juin 1943.

À Bordeaux, l'*Oberleutnant* Harstick n'est pas convaincu que sa présence est réellement requise, car pour lui, les hommes sont aussi de simples marins naufragés qui doivent être envoyés au camp de prisonniers de Marine, à Fallingbostel. Mais Bachmann insiste et Harstick obtempère. Montant dans une voiture officielle avec le *Hauptmann* Glatzel, les deux hommes quittent Bordeaux en empruntant la RN10, en longeant la rive est de la Garonne et de la Gironde en direction de Royan, où Wallace et Ewart ont été escortés par l'*Oberleutnant* Wild pour y être interrogés. Harstick et Glatzel arrivent à 18 heures et sont accueillis par Bachmann, qui les informe sur le cours que doit prendre l'interrogatoire. Les hommes sont-ils

des commandos ? Quelle était leur cible ? Si la réponse à la première question est affirmative, dit Bachmann à Harstick, il ordonnera que les deux prisonniers soient exécutés.

D'après son journal de guerre, l'amiral Bachmann téléphone à l'amiral Marschall, à Paris, à 17 heures 30 pour l'informer de la situation et de son intention d'exécuter les hommes, si l'interrogatoire confirme qu'ils tombent sous le coup du *Kommandobefehl* du Führer. Bachmann est enthousiasmé par sa responsabilité, et il est déterminé à être vu comme un exemple d'obéissance militaire : dès que les formalités de l'interrogatoire seront achevées, les deux hommes seront fusillés. Il n'a aucun scrupule concernant sa ligne de conduite : la loi prescrit l'exécution sommaire en cas de sabotage, et il n'y a pas plus obéissant que lui. Sa conversation téléphonique avec Marschall est suivie d'un télégramme que Bachmann expédie à 20 heures 15 ce soir-là. Le cinquième paragraphe de son message déclare : « J'ai ordonné une exécution immédiate à la fin de l'interrogatoire (si les faits présents sont confirmés) pour tentative de sabotage. »

L'arrestation de Wallace et Ewart dans la matinée, la multiplication des télégrammes le long des chaînes de commandement de la Marine et de l'armée, ainsi que l'insistance de Bachmann envers une « exécution immédiate » des hommes à la fin des interrogatoires, produisent une certaine effervescence à Paris. Dans la soirée du 8 décembre, une conférence a lieu au QG du groupe naval Ouest (basé au ministère de la Marine, place de la Concorde, à Paris) pour discuter de l'affaire, le principal sujet débattu étant le bienfondé de l'ordre d'exécution de Bachmann, plutôt que sa légalité, malgré le fait que pour les militaires professionnels son irrégularité est criante. Mais le QG du groupe naval Ouest ne remet nullement en cause le fondement de la décision de Bachmann. Ils savent qu'elle émane en première instance du Führer, et le totalitarisme ne souffre aucune dissension, même de la part de hauts gradés de l'état-major. Le grade, le statut, les relations, et même des faits exemplaires en service et sur le champ de bataille, n'offrent aucune protection contre la colère d'un Führer méprisé, comme de nombreux Allemands avec des réputations sinon sans faille, comme Erwin Rommel, allaient le découvrir.

Le *Fregattenkapitän* Lange, chef de la section de renseignement sur l'ennemi au QG, officier de réserve et amateur d'opéra (un travers qui lui vaut l'éternel mépris de Marschall), demande simplement s'il n'est pas plus prudent de retarder l'exécution, au moins jusqu'à ce qu'un interrogatoire

approfondi ait lieu. Il veut s'assurer que les hommes parlent. De ce fait, il demande à Pheiffer s'il existe des médicaments qui forceraient les hommes à dire la vérité pendant l'interrogatoire. Pheiffer s'insurge à cette naïve requête, sachant certainement que la Gestapo et le SD ont depuis longtemps perfectionné l'art de faire parler les hommes et les femmes contre leur gré. Ils n'ont certainement pas besoin de drogues pour y parvenir. Néanmoins, le personnel du QG admet que l'autorisation de repousser l'exécution, dans le contexte des instructions explicites de Hitler dans le *Kommandobefehl*, devait venir directement du WFSt en personne. Marschall qui, comme Bachmann, a une réputation de flagorneur, refuse d'appeler le QG de Hitler parce qu'il est trop soucieux de sa réputation auprès des officiers de l'entourage de son chef. Son adjoint, le contre-amiral Wilhelm Meisel, accepte de le faire.

Meisel a servi avec les mérites à bord du *Möwe*, en 1914-1918, et a commandé le croiseur *Hipper* lors d'un raid dans l'Atlantique en 1941. Il n'a rejoint l'état-major de Marschall que trois semaines avant l'Opération Frankton et il y a des preuves du fait qu'il a été horrifié de l'aspect péremptoire, si ce n'est de l'illégalité, de la proposition de Bachmann. Mais lorsqu'il parvient à joindre le QG, on lui fait savoir que le colonel général Alfred Jodl et le général Walter Warlimont sont au cinéma avec le Führer. Leur suppléant, l'Oberst Werner von Tippelskirch, est surpris que le QG du groupe naval Ouest ait pris la peine de téléphoner au WFSt pour une affaire aussi insignifiante, von Tippelskirch insistant avec arrogance sur le fait que l'application des ordres du Führer ne peut souffrir aucun retard, et qu'ils doivent être suivis à la lettre. D'après les registres du Groupe naval Ouest, il ajoute qu'aucune méthode ne doit être épargnée pour extraire la vérité aux captifs.

À la réflexion, ce n'est pas surprenant. La conscience militaire allemande s'est émoussée depuis longtemps. Une année auparavant, le 10 octobre 1941, le maréchal Walther von Reichenau, commandant en chef de la 6^{e} Armée allemande, stationnée en Union soviétique, fait circuler un ordre tristement célèbre – intitulé « Conduite des troupes dans les territoires de l'Est » – demandant à ses soldats de prendre des « mesures radicales » contre les rebelles. C'était censé signifier, et c'est bien ainsi que cela a été interprété, que les guérilleros devaient être tués sans pitié. Hitler ordonne qu'un ordre similaire soit diffusé au sein des armées allemandes à l'Est. Le fait que les francs-tireurs ennemis doivent être exécutés d'emblée n'est

donc pas une nouveauté pour les officiers d'état-major de la WFSt. Le major Bill Barkworth, enquêteur britannique sur les crimes de guerre et officier de renseignement au SAS pendant la guerre, commente dans son rapport de 1948 que Wilhelm Meisel, « avec l'exception possible de Lange, semble avoir été le seul membre de l'état-major de Marschall à avoir eu suffisamment de courage moral pour exprimer des protestations, et même si sa principale motivation pouvait être le souhait compréhensible que les prisonniers soient interrogés, son insistante lors de sa conversation téléphonique avec le WFSt doit être portée à son crédit ».

Malgré les préoccupations de Meisel, l'obéissance au Führer est prioritaire sur sa conscience ou sur son engagement à faire respecter les conventions internationales. À 0 heure 40, le 9 décembre, le QG de Marschall envoie l'instruction suivante à Bachmann : « En n'excluant aucune méthode, et en usant aussi du subterfuge d'épargner leur vie et de l'assurance d'un bon traitement [,] essayez d'obtenir, avant l'exécution, les informations suivantes de haute importance opérationnelle… » Dans un télégramme envoyé exactement à la même heure, Marschall informe la *Seekriegsleitung* (SKL, l'Amirauté), à Berlin, que « si des découvertes antérieures [au cours d'interrogatoires] sont confirmées, j'ai ordonné l'exécution immédiate pour tentative de sabotage ».

Entre-temps, à Royan, Harstick et Glatzel commencent l'interrogatoire des deux Royal Marines, assistés par un officier naval anglophone, l'*Oberleutnant* Weidemann. Il devient évident que les deux hommes sont des « commandos » britanniques en mission de sabotage. Le sergent Wallace n'essaye pas de le nier, mais tente plutôt de persuader ses interrogateurs, aucun des deux ne faisant usage de la force contre les hommes, qu'Ewart et lui sont les seuls survivants d'une mission qui a très mal tournée. L'interrogatoire dure environ quatre heures. À 22 heures 30, Harstick téléphone au bureau de l'amiral Bachmann pour lui en exposer l'issue, après quoi, à 23 heures, Bachmann passe quelques coups de téléphone. Les deux hommes de l'Abwehr travaillent jusqu'au petit matin pour préparer leur rapport complet.

À 3 heures 52, le 9 décembre, le *Hauptmann* Glatzel téléphone au lieutenant Wild pour lui communiquer un rapport d'interrogatoire préliminaire, avant de transmettre, toujours par téléphone, un rapport similaire au *Hauptmann* Rosenberger au QG de la 708e Division. Ce dernier apprend que les deux hommes insistent pour dire qu'ils forment l'équipage

d'un canoë sur les deux qui devaient être mis à l'eau depuis un sous-marin, et qu'ils avaient pour mission de remonter la Gironde de nuit *pour poser des explosifs sur les navires allemands en utilisant des mines* limpets *qu'ils transportaient pour faire exploser et pour couler les navires*. Le premier canoë a été endommagé au moment de la mise à l'eau et eux ont chaviré dans les vagues.

Le secret était dévoilé ! La pire crainte de Hasler, à savoir que des hommes capturés révèlent sous la torture la nature de la mission avant que les autres n'aient la chance de l'achever, s'était réalisée. Le rapport provisoire de Glatzel est le suivant :

Les deux Anglais captifs ont quitté Portsmouth il y a deux semaines environ. À cause du mauvais temps, le sous-marin n'est arrivé qu'avant-hier soir [7 décembre], déposant les deux hommes au début de la nuit, en canoë, dans le golfe de Gascogne, probablement juste à l'extérieur de l'estuaire de la Gironde. Il leur a été donné un cap et ils l'ont suivi. Un peu plus tard, ils voient un feu et se dirigent dans sa direction. Le matin, à 4 heures environ, le bateau chavire dans les vagues à la pointe de Grave. Ils disent qu'ils sont tout juste parvenus à ne pas se noyer. Ils ont gagné le rivage à la nage, prétendument pour se rendre. Ils portent des uniformes britanniques, sans couvre-chef, composés de sortes de pantalons sergés et d'un blouson qui ressemble à une chemise de camouflage. Leur grade et leurs insignes sont cousus sur leur manche, avec la mention « Royal Navy », ainsi que l'emblème des Opérations Combinées… Les prisonniers prétendent qu'ils avaient pour ordre de pagayer la nuit et de se cacher pendant la journée. Ils devaient remonter la Gironde et placer des explosifs sur des navires allemands en utilisant des mines *limpets* qu'ils transportaient pour provoquer des explosions et couler les bâtiments. Ils avaient des cartes de la Gironde jusqu'à Bordeaux, ainsi que deux photographies aériennes datées de novembre 1942. Les cartes portent des inscriptions signalant le territoire occupé par l'ennemi et la zone libre. Des mines magnétiques, et quelques munitions, des filets de camouflage et d'autres équipements ont été trouvés. Le bateau chaviré n'a pas encore été retrouvé…

Le commandant du sous-marin P49 a seulement donné leurs ordres d'attaque aux deux hommes lorsqu'ils étaient à bord du vaisseau et alors qu'ils étaient en mer depuis une semaine.[70] Ils font partie d'un détachement d'environ quarante hommes réunis par la Navy à Portsmouth. Cette troupe a

été constituée environ neuf mois plus tôt. À part les deux captifs, le sous-marin devait déployer deux autres hommes, mais cela a échoué parce que le second canoë a été endommagé pendant sa mise à l'eau.

70 C'est peut-être une tentative de subterfuge de la part du sergent Wallace. En fait, le P49 est le HMS Unruly. Quant au HMS Tuna, c'est le N94.

Après avoir exécuté leurs ordres, les deux prisonniers devaient se rendre en zone libre par leurs propres moyens. Ils affirment n'avoir reçu aucun papier français, ni adresses, ni argent. Le chef de l'entreprise [le sergent Wallace] donne des informations d'assez bonne volonté, mais le second homme [le Marine Ewart] est peu disposé à dire la vérité et affirme ne pas avoir été informé de l'objectif de la mission.

Les Allemands allaient-ils croire que toute l'opération avait échoué parce que l'autre équipage n'avait pas quitté le sous-marin, et que ceux qui avaient chaviré dans les vagues au large de Soulac avaient été les seuls à partir exécuter la mission ? En disant à leurs interrogateurs quel était leur objectif, Wallace mettait en danger la sécurité des autres membres de l'opération qui étaient toujours dans la nature. Peut-être pensait-il que son interrogateur le croirait quand il affirmait qu'ils étaient pour ainsi dire seuls et que l'opération était maintenant terminée. Peut-être pensait-il que suffisamment de temps était passé pour que les autres aient atteint la Garonne, et pour qu'ils soient suffisamment proches de terminer leur tâche, quelles que soient les informations qu'il pouvait communiquer aux Allemands. Le récit fourni par Wallace est tellement cousu de renseignements inexacts qu'il paraît clair que c'était bien son intention.

Mais c'est courir un risque considérable. Bachmann, d'une part, ne croit pas à cette histoire. En apprenant la nouvelle de la part de Harstick, dans la nuit du 8 décembre, il avertit le *Fregattenkapitän* Ernst Hahnemann, commandant du port de Bordeaux, de la menace de commandos risquant d'attaquer les navires qui se trouvent dans le supposé sanctuaire des quais de Bassens et de Bordeaux, ainsi que dans la base de sous-marins de Bacalan. Hahnemann doit mettre ses hommes sur leurs gardes contre des saboteurs qui risquent d'être passés entre les mailles du filet.

Bachmann rentre à Nantes dans la soirée du 9 décembre. Quand il arrive à son bureau, il note dans son journal de guerre que le QG de Marschall a ordonné le report de l'exécution pour s'assurer que les hommes subissent un contre-interrogatoire en bonne et due forme par un enquêteur naval

expert, Heinz Corssen, mais sinon, l'exécution des hommes n'est pas remise en cause :
À 20 heures 33 environ, les deux prisonniers sont remis au SD, à Bordeaux.[71] L'accomplissement [de l'exécution] doit être transféré au Groupe naval Ouest et à l'Amirauté [SKL] à 11 heures, le 10 décembre.

71 Le Sicherheitsdienst (SD) des SS à Bordeaux était basé au Hafenüberwachungsstelle (Hüst), avec la Gestapo, situé au 13 et au 16 allée de Chartres, à Bordeaux.

Dans le journal de guerre de l'état-major des opérations navales de l'Amirauté allemande à Berlin, on peut lire pour la même date :
Le Groupe Ouest communique le rapport au commandant en chef du commandement suprême [WFSt] concernant la capture de deux matelots de la marine anglaise au large de la pointe de Grave…
Le haut commandement de l'ouest de la France rapporte que, au cours de la journée, des charges explosives avec des aimants adhésifs, du matériel cartographique de l'estuaire de la Gironde, des photographies aériennes des installations portuaires de Bordeaux, du matériel de camouflage, des provisions et de l'eau potable pour plusieurs jours ont été trouvés. Le sauvetage du canot pneumatique n'a pas réussi.
Le haut commandement de l'ouest de la France ordonne que si l'interrogatoire des deux hommes… confirme les découvertes antérieures, ils seront exécutés immédiatement ; mais l'exécution a été repoussée dans le but d'obtenir de plus amples renseignements. D'après le rapport des forces armées, les deux hommes ont été exécutés entre-temps. Cette mesure serait en application d'un ordre spécial du Führer ; il représente, toutefois, une innovation en matière de convention internationale, car les hommes étaient en uniforme.

La marine n'était pas la seule à vouloir atermoyer. Dans la matinée du 10 décembre, le SD demande à l'officier général de Bachmann (Heinz-Günther Lell) d'obtenir un nouveau report de l'exécution. Après sa désagréable expérience auprès de von Tippelskirch, Meisel dit au SD d'en obtenir eux-mêmes la permission. C'est ce qu'ils font, demandant trois jours de grâce au QG de Hitler (le WFSt). Le SD reçoit la même réponse négative que celle qui a été faite au Groupe naval Ouest. Comme il n'y a plus assez de temps pour faire venir Heinz Corssen à Bordeaux pour mener l'interrogatoire, son voyage est annulé. Son train venait juste d'arriver à

Oldenburg quand il a été renvoyé à Wilhelmshaven par la police des chemins de fer.

Dans leur hâte d'obéir aux ordres du Führer, le haut commandement de la Marine à Paris et à Bordeaux marchent sur leurs plates-bandes respectives. Le 10 décembre en fin de journée, à Nantes, un téléscripteur frappe les ordres définitifs et sans équivoque dans le processus conduisant à la condamnation à mort du sergent Wallace et du Marine Ewart. Faisant spécifiquement référence au coup de téléphone du chef d'état-major du Groupe naval Ouest au haut-commandement, le message transmet l'ordre suivant :

Les deux prisonniers doivent être remis par le haut commandement au SD en référence explicite au paragraphe 4 de l'ordre du Führer No. 003830.42 confidentiel, daté du 18 octobre 1942. Le SD interrogera les hommes concernant des questions non encore résolues. Les mesures faisant suite à l'ordre du Führer doivent être appliquées à 23 heures, le 10 décembre, au plus tard. Il est demandé au SD d'en rapporter l'accomplissement au haut commandement Ouest, au commandant en chef Ouest, au Groupe naval Ouest et à l'OKW/WFSt.

Pendant l'après-midi du 9 décembre, les deux hommes sont déplacés du QG de Gebauer, à Royan, au fort de la ville. Ensuite, ils sont transférés de l'autorité de la Kriegsmarine à celle du SD dans la matinée du 10 décembre, puis emmenés au QG naval à Bordeaux, qui se trouve au château du Dehez, à Blanquefort (aujourd'hui connu sous le nom de château Magnol), en attendant l'arrivée de Heinz Corssen. Même la bureaucratie du meurtre n'aime pas être bousculée. Il faut suivre des procédures et observer une mascarade de légalité, en partie pour absoudre, dans leur esprit du moins, de leur responsabilité personnelle ceux qui y sont impliqués pour mener à bien ce qui, d'après toutes les conventions internationales, n'est rien d'autre qu'un assassinat.

À 10 heures 35, le 10 décembre, le téléscripteur du commandement Ouest imprime une nouvelle fois ses ordres funestes : cette fois, c'est le chef du SD de Bordeaux, le SS Sturmbannführer Dr Hans Luther, avocat à Francfort avant la guerre,[72] qui exige que soit constitué un détachement de marine composé d'un contremaître, de seize matelots et d'un officier du commandement de Bordeaux « pour la tâche spéciale sur ordre du Führer qui doit être appliquée avant 23 heures. Rapport à 21 heures 45. » L'officier de garde cette nuit-là au QG de la Marine, à Bordeaux, est le lieutenant

Theodor Prahm, un homme décrit par son interrogateur britannique d'après-guerre comme un « terne employé de banque ».

72 Sa défense lors de son procès qui s'est tenu à Bordeaux après la guerre était qu'il ne faisait « qu'obéir aux ordres » et cela a fonctionné. Trois membres du SD de Bordeaux ont été jugés pour les crimes qu'ils y ont commis entre le 28 avril et le 6 mai 1953. Hans Luther est condamné à cinq ans de prison.

À 19 heures 30 environ, le téléphone sonne. Au bout du fil, le premier maître Otto Reckstadt l'informe que les formalités de l'exécution ont été accomplies par le peloton de défense du QG à la caserne de l'amiral Lütjens. Prahm est au courant de l'ordre de Bachmann visant à exécuter les deux Marines britanniques. Ce matin-là, il a vu les instructions pour constituer un peloton d'exécution et n'en a rien pensé de particulier. C'était avant que le téléphone ne sonne à nouveau, à 22 heures.

Cette-fois, c'est Luther qu'il a en ligne et qui demande à parler à l'officier responsable du port de Bordeaux, le *Korvettenkapitän* Ernst Kühnemann. Mais Kühnemann est parti un peu plus tôt en disant à Prahm qu'il ne sera pas joignable pour le reste de la soirée. Luther demande à ce que Prahm, en l'absence de Kühnemann, vienne « immédiatement » au QG de la Gestapo, place de Tourny, pour « une affaire urgente ». Prahm est irrité de l'autoritarisme de Luther, et il lui demande pourquoi ce n'est pas lui qui vient plutôt le voir. Luther répond qu'« il est en ville avec un convoi qu'il ne peut quitter en aucun cas » et il envoie une voiture chercher Prahm. Place de Tourny, Luther informe Prahm qu'il doit assister à l'exécution, conformément aux ordres, des deux prisonniers anglais. À son arrivée, il remarque que le peloton d'exécution du premier maître Reckstadt attend dans le noir, assis à l'arrière d'un camion décapoté, pendant que le sergent Wallace et le Marine Ewart sont assis dans une grande voiture sous la surveillance d'un garde du SD. La lumière jaune des lampadaires donne un éclairage sinistre à la scène.

Dans son témoignage aux enquêteurs des crimes de guerre, en 1945, Prahm refuse d'être associé à l'exécution, sous le prétexte qu'elle est de la responsabilité du SD. Cette allégation ne semble pas véridique. Prahm avait connaissance de l'ordre d'exécution de Bachmann, et il ne l'a pas contesté ; il était aussi au courant des ordres donnés dans la matinée pour constituer un peloton d'exécution, et, suite à sa conversation de 19 heures 30 avec le premier maître Reckstadt, il sait que le peloton a été constitué. Il est plus probable que Prahm ait objecté à son implication personnelle dans l'affaire,

peut-être en pensant à l'avenir. D'après lui, Luther a alors sorti son atout : un mandat lui donnant autorité sur toutes les unités des forces armées, lui ordonnant avec force d'obtempérer. En tout cas, affirme Luther, c'est lui qui est responsable en dernier recours, et non Prahm. Sa conscience sauvée, Prahm a rejoint le rang.

Luther insiste sur le fait qu'il faut se dépêcher, car il doit rapporter l'achèvement à l'un des quartiers généraux supérieurs avant 23 heures ou minuit. Les souvenirs que Prahm a gardé des événements qui ont suivi ont été transcrits, moins de trois ans plus tard, par les enquêteurs sur les crimes de guerre :

J'ai rejoint le chef du SD [Luther] dans sa voiture et la colonne s'est mise en route (elle est composée d'un camion transportant le peloton d'exécution composé du premier maître et de seize matelots, suivi d'une grosse voiture avec les deux prisonniers et trois ou quatre membres du SD montant la garde, puis d'une autre voiture avec le chef du SD, le chauffeur et moi. Nous nous sommes d'abord rendus à la base des sous-marins [à Bacalan] où nous avons récupéré un chirurgien de la Marine, car le chirurgien du port n'était pas disponible. Quand j'ai demandé si un prêtre viendrait avec nous, le chef du SD a répondu qu'un prêtre avait déjà passé tout l'après-midi auprès des deux prisonniers. Il a ajouté que leur condamnation à mort a été lue aux prisonniers avant leur départ.

La colonne arrive ensuite dans un bois qui, pour autant que je m'en souvienne, se trouve entre cinq et dix kilomètres au nord-ouest de la ville. Le SD a déjà fait préparer deux cercueils à la lisière du bois.[73] Ces cercueils sont transportés par le camion jusqu'au lieu de l'exécution, qui est une sablière, dont le fond sert à arrêter les balles. Les hommes du SD ont planté deux poteaux qui se trouvaient là. Les prisonniers ont été attachés aux poteaux ; c'est la première fois que je voyais les prisonniers. Les deux voitures ont ensuite été placées de façon à ce que leurs phares éclairent les prisonniers.

73 Le lieu exact reste un mystère. Certains ont supposé que l'exécution a eu lieu à Château Magnol, mais cela ne transparaît pas dans le témoignage de Prahm.

J'ai réparti les seize hommes sur deux rangées, la première devait se mettre à genou. J'ai indiqué leur cible à chacun des groupes et j'ai donné l'ordre de tirer. Immédiatement après, j'ai ordonné au peloton de faire demi-tour et de partir. Le chirurgien s'est approché des deux hommes qui avaient été tués,

pendant que deux hommes du SD, qui avaient déjà sorti leur pistolet, ont tiré un coup de feu dans la nuque de chaque victime. Le chirurgien a ensuite constaté le décès.
Les hommes du SD ont mis les cadavres dans les cercueils et les ont chargés dans le camion. Comme il me paraissait, ainsi qu'à mes hommes, trop irrévérencieux de monter dans le camion avec les cercueils, nous sommes allés à pied jusqu'à la route à la lisière du bois. Le camion nous a rejoints, après que les deux cercueils ont été placés dans un bâtiment, qui se dressait à la lisière du bois.

Les notices nécrologiques officielles allemandes indiquent que les corps ont été enterrés dans le cimetière des prisonniers de guerre, à Bordeaux. Mais, comme ce cimetière n'a jamais existé, il est possible qu'ils aient été enterrés dans des tombes anonymes dans les bois où ils ont été exécutés, dans le cimetière militaire allemand de la ville, ou dans la fosse commune. Les Allemands n'ont conservé aucune trace du lieu où reposent les deux hommes ; ou s'ils l'ont fait, les registres ont disparu depuis longtemps, peut-être ont-ils été détruits lors de l'évacuation allemande de la ville en 1944. Dans une tentative faite l'année suivante de cacher la vérité sur leurs actes, les Allemands ont faussement déclaré que les hommes étaient morts (probablement par noyade) dans le port de Bordeaux, le 8 décembre 1942. La véracité du récit officiel allemand concernant le lieu où reposent les deux hommes est donc suspecte. Le seul aspect positif que l'on puisse en retenir est que, comme des cercueils ont été fournis, les corps ont reçu un semblant de sépulture et n'ont pas été simplement jetés dans un trou creusé à la hâte à l'endroit où ils ont été fusillés.

Les procédures complexes entreprises pour fournir aux événements de cette nuit-là un vernis de pseudo-légitimité irritent la marine allemande qui, hypocrite, ne veut pas avoir les mains salies par l'assassinat alors qu'après tout, c'est elle qui a amorcé le processus qui a conduit à l'exécution des deux hommes. Le 22 décembre, Marschall note : « D'après le rapport auquel il est fait référence, l'exécution des deux hommes a été effectuée par un détachement du commandement de Bordeaux, à 12 heures 30, le 11/12/42. Comme la mise à mort des saboteurs relève du SD, il est ordonné qu'à l'avenir, les coupables soient remis au SD pour leur exécution. » La plainte sonne creux. C'est l'amiral Julius Bachmann, et donc la Marine, qui a ordonné l'exécution en première instance, et non le SD. Les deux sont complices dans l'exécution illégale des deux Royal Marines, la Marine pour

avoir ordonné leur mise à mort, et le SD pour avoir organisé leur mort et l'élimination des corps. La Marine ne peut pas se laver les mains des conséquences de ses ordres.

Qu'a appris le SD sur les deux hommes ? Bien que les Anglais aient admis, quand ils ont été confrontés aux mines magnétiques, aux cartes et au reste du matériel provenant du *Coalfish* sinistré, que leurs cibles étaient les briseurs de blocus dans le port de Bordeaux, les Allemands semblent croire à l'affirmation du sergent Sammy Wallace que deux équipages seulement de canoéistes sont impliqués, et qu'un seul de ces équipages est parvenu à quitter le sous-marin. Il est extraordinaire que le 10 décembre, alors que les autorités militaires de la région ont été prévenues qu'un attentat risquait d'être perpétré contre le trafic maritime à Bordeaux, elles supposent que la menace ait été tuée dans l'œuf. Pendant leur interrogatoire, les deux hommes ne révèlent pas que d'autres canoéistes, au moment même où ils parlent, progressent vers le cœur de Bordeaux. Le SD n'a pas le temps de mener ses interrogatoires. Si Bachmann n'avait pas été si pressé de tuer les deux hommes, le SD aurait pu employer des méthodes plus persuasives pour leur extraire ces informations. Mais le SD n'a pas eu cette chance, et Wallace et Ewart sont morts en gardant le silence, emportant leurs secrets avec eux dans la tombe.

Le major Bill Barkworth, l'enquêteur britannique sur les crimes de guerre, est touché au point de conclure, en 1948, ses investigations sinon cliniques de l'assassinat du sergent Wallace et du Marine Ewart par les observations suivantes :

Le cas de Bordeaux est un cas classique de l'effet de l'Ordre sur les commandos. Il dresse un tableau complet du Führer, entouré par son état-major de flagorneurs cyniques, en allant jusqu'aux diverses formations, en passant par les simples et obéissants membres du peloton d'exécution. L'analyse approfondie d'un crime violent est souvent moins écœurante que la dissection de l'attitude morale qui l'a inspirée. Ici, nous sommes confrontés au spectacle de hauts gradés, dont certains sont bien nés et élevés en chrétiens, qui n'ont pas le courage moral de s'élever contre l'emphase vicieuse et sadique du Führer, ni même de prendre la porte de sortie, comme c'est si facile dans l'armée allemande, qui consiste à demander à être affecté à une unité combattante, pour malmener ses subalternes dans une imitation servile des manières de leur maître, refusant d'écouter les protestations de l'humanité, de la conscience ou de la raison et

exerçant tout le poids de leur autorité et de leur position pour extorquer l'exécution immédiate de prisonniers de guerre…
Rien ne saurait excuser l'ardeur avec laquelle certains officiers emploient leur temps et leur énergie… à harceler leurs sous-fifres, jusqu'à être capables de se présenter eux-mêmes devant le Führer pour recevoir une tape dans le dos, avec la satisfaction du travail bien fait ; car, après tout, s'il fallait tuer, cela a été fait par d'autres, ayant de moins bonnes relations, probablement moins religieux et n'appartenant pas à l'état-major. Ils n'ont personnellement pas participé au sale travail. Ils ont simplement utilisé l'arme de l'officier d'état-major en commettant seulement des meurtres par téléphone.

14

L’attaque

Hasler et Sparks quittent leur cachette dans les roseaux, en face de Bassens, à 21 heures 15, la nuit du 11 décembre, à peu près au moment où Wallace et Ewart apprennent qu’ils sont condamnés à mort. À la fois enthousiastes et inquiets, les quatre derniers Royal Marines pagayent vers les cibles, aidés par la fin du flot, Hasler et Sparks, sur la rive sud à deux milles de Bordeaux, Laver et Mills sur la rive nord avec pour cible les navires à quai à Bassens, peu avant la ville.

Ils ont réussi à arriver jusque-là, et sont à deux doigts d’exécuter l’une des plus audacieuses attaques de la guerre. Pourtant, il reste encore de nombreux obstacles à surmonter. Les ampoules orange ont été placées dans chacune des *limpets*. Quatre mines se trouvent maintenant entre les jambes de chacun des Royal Marines, tandis qu’ils avancent avec force et détermination vers leurs cibles. Les mines doivent exploser vers 7 heures le lendemain matin. La nécessité de garder au sec les détonateurs solubles ne cesse de hanter l’esprit de Sparks alors qu’ils remontent le fleuve. Il avoue s’être senti bien seul à ce moment-là, mais *Catfish* n’a pas à aller bien loin.

Tandis qu’ils progressent le long de la rive, la bruine qui est tombée toute la journée cesse enfin. Quatre-vingt-dix minutes plus tard, Hasler et Sparks débouchent du dernier coude qui mène à Bordeaux. Ils sont terrifiés par le mur de lumière qui leur fait face. Il n’y a pas de *black-out* à Bordeaux, et la zone portuaire qui va du quai Carnot au quai des Chartrons (juste avant le pont de pierre) le long du fleuve, est fortement éclairée. Cette nouvelle difficulté n’a pas été prévue. En glissant le long du quai pour rester dans son ombre protectrice, ils arrivent à l’entrée illuminée de la base sous-marine de Bacalan. Le seul moyen de contourner la zone dangereuse est de se risquer à passer sous les éclairages de l’autre rive, en coupant par le milieu du fleuve pour éviter l’écluse (et ses inévitables sentinelles), avant

de regagner le sanctuaire des ombres le long du quai. Même s'ils s'exposent à la vue de tous ceux qui regardent vers le fleuve depuis la rive nord, Hasler sait qu'il n'a pas d'autre choix. Au grand soulagement des deux hommes, aucun cri ne retentit depuis l'une ou l'autre rive, et *Catfish*, tel un cafard effrayé par la lumière, se précipite pour rejoindre l'abri de l'obscurité sur la rive sud, laissant derrière lui le halo de lumière de l'écluse.

Dès qu'ils s'approchent à nouveau du quai, ou presque, ils tombent sur un premier navire, un pétrolier, qu'ils ignorent. Quand ils étaient encore à bord du HMS *Tuna*, Hasler a dit à ses hommes de ne pas s'en prendre aux pétroliers : leur coque est divisée en compartiments étanches qui limitent les dégâts provoqués par les mines *limpets*. Ils passent en silence devant un second bâtiment, un cargo. Comme la force du courant commence à faiblir, l'effort requis pour continuer à pagayer augmente à chaque nouvelle poussée. Le troisième bâtiment est indubitablement un briseur de blocus – c'est le MS *Dresden*, un navire d'environ 7 000 tonneaux – mais ce qui ressemble à un petit pétrolier est amarré le long de son flanc, les empêchant de poser des *limpets* entre les bateaux, donc pour l'instant, ils ignorent aussi ce bateau.[74]

74 Il a été suggéré que c'était le Cap Hadid, un navire fruitier de 1 680 tonneaux, construit en 1938, appartenant à la Compagnie Saga à Paris. Mais le Cap Hadid a été coulé par la RAF le 8 décembre 1940. Le navire attaqué par le RMBPD était probablement l'un des bateaux anonymes utilisés sur la Garonne et la Gironde pour approvisionner en carburant les bâtiments du Verdon, la base sous-marine de Bacalan, ainsi que les quais de Bassens et de Bordeaux.

Il ne leur reste pas beaucoup de temps avant la renverse et ils doivent reprendre sans plus tarder leur remontée du fleuve. Le navire suivant, le MS *Tannenfels*, s'avère une cible parfaite. Hasler estime que sa jauge est d'environ 7 000 tonneaux ; c'est exactement le type de bâtiment pour lequel Lord Selborne s'est fait l'avocat d'une attaque. Approchant le canoë près de l'étrave, Hasler place la première *limpet* sur la baguette de fixation et la fait lentement descendre au-dessous de la ligne de flottaison, pendant que Sparks les stabilise à l'aide de la poignée magnétique. Ils répètent l'opération trois fois, tandis que l'étale cède la place au reflux. Il leur faut donner quelques coups de pagaie pour atteindre la proue du navire, et, comme la renverse a eu lieu, ils doivent échanger les rôles, Hasler tenant la poignée de maintien pour empêcher le canoë de dériver pendant que Sparks attache la troisième *limpet* sur la tige pliable. Pagayant maintenant à contre-

courant, ils arrivent à la cible suivante. Malheureusement, un pétrolier est amarré contre un gros cargo coincé le long du quai. Ils continuent.

Un autre cargo se présente rapidement et Hasler décide d'y poser des mines à leur retour. Réservant trois *limpets* pour cette cible, les deux hommes rament de toutes leurs forces contre le courant. Les lumières vives qui illuminent les quais éclairent deux autres bâtiments devant eux, amarrés à couple. Celui situé à l'extérieur semble être un démineur armé, un *Sperrbrecher*. Il ne fait pas parti des cibles désignées, mais ils ne peuvent pas remonter davantage le fleuve, et il n'y a qu'une seule cible convenable derrière eux – le cargo flanqué du pétrolier. Hasler décide de placer deux *limpets* contre la salle des machines du navire, puis de descendre le courant jusqu'au cargo. C'est à nouveau lui qui maintient le canoë pendant que Sparks pose les mines. Puis, avec les trois mines qu'ils ont gardées pour le cargo derrière eux, ils s'abaissent dans leur canoë pour entamer la manœuvre hasardeuse du demi-tour dans le courant qui les oblige à sortir de l'ombre protectrice de la coque du *Sperrbrecher*. Utilisant des pagaies simples, ils se déplacent doucement et en silence. C'est alors qu'un nouveau désastre menace de les frapper. Hasler :

Catfish s'était légèrement éloigné du flanc du *Sperrbrecher* pour faire demi-tour et descendre le courant. C'est alors que nous avons été vus par une sentinelle sur le pont. Elle nous a éclairés avec sa torche. Heureusement, nous sommes parvenus à nous rapprocher du navire et à nous laisser dériver avec le courant en ne faisant aucun mouvement. La sentinelle nous a suivis le long du pont, en nous éclairant par intermittence avec sa torche, mais, en raison de l'efficacité du camouflage elle ne parvenait pas à déterminer ce que nous étions.

Les bottes aux semelles cloutées de la sentinelle, six mètres au-dessus de leurs têtes, et la lumière de la torche éclairant le *Catfish*, semblaient sonner le glas de leur mission. Mais la sentinelle ne parvient pas à déterminer ce qu'est cette forme vaguement éclairée à la lumière de sa torche et qui semble dériver sur les eaux brunes et tourbillonnantes de la Garonne. Se tenant immobiles et penchés en avant, Hasler et Sparks continuent à se laisser porter par le courant jusqu'à l'abri relatif de la prou en surplomb, hors de vue du garde. Arrivés là, ils attendent, avec une certaine appréhension, se servant de la poignée magnétique pour retenir le bateau et éviter que le reflux ne les fasse dériver à découvert, en les ramenant à la vue de la sentinelle. Ils peuvent entendre les pas lourds du garde au-dessus

d'eux qui se demande, intrigué, ce qu'il a bien pu voir. Au bout de deux minutes environ, Sparks relâche doucement la poignée et *Catfish* se laisse entraîner par le courant hors de l'abri de l'étrave.

Aussi incroyable que cela puisse paraître, aucun cri, aucun coup de feu ne brise le silence de la nuit tandis que le canoë dérive dans le courant. La sentinelle a dû réussir à se convaincre qu'elle n'avait rien vu d'anormal et elle s'est éloignée. Encore tremblants de l'avoir échappé belle, Hasler et Sparks ont encore trois dernières *limpets* à poser sur le SS *Dresden* et sur le pétrolier amarré à ses côtés. Il ne leur faut pas plus de trente secondes pour arriver jusqu'aux deux bâtiments. Hasler se rend vite compte que la meilleure méthode est de se glisser entre les deux bateaux pour pouvoir poser deux mines sur l'un des bateaux et une sur l'autre. Alors qu'ils sont sur le point de fixer la première *limpet*, les deux navires commencent à se rapprocher sous l'action du courant, menaçant d'écraser *Catfish*. Instantanément conscients du danger, Hasler et Sparks font marche arrière aussi vite que possible. Ils parviennent à se mettre hors de danger quelques secondes avant que les coques ne se heurtent. Comme ils ont toujours leurs trois mines à mettre en place, ils descendent le long du pétrolier et posent deux *limpets* à la proue du *Dresden* et une à l'étrave du pétrolier, dans le but de percer un trou dans la salle des machines. Ensuite, ils font demi-tour et rejoignent le courant de la marée descendante.

La mission est terminée. Sans un mot, ils échangent une poignée de main, puis ils rament rapidement jusqu'au milieu du fleuve, loin des lumières aveuglantes des quais et des forceurs de blocus condamnés. Les deux Royal Marines pagaient ardemment, emportés par le reflux. « Nous avons rejoint le milieu du fleuve, se souvient Sparks, puis, aidés par le reflux, nous avons fui la zone aussi vite que nos bras le permettaient. »

Les deux hommes descendent le courant en ressentant un mélange de jubilation et de fierté. Toutes ces semaines de préparation sont parvenues à leur point culminant, et malgré les pertes accablantes infligées à la Section n° 1, le RMBPD a payé de retour, avec les intérêts, la confiance qui avait été placée en lui. *Catfish* qui cavale maintenant emporté par le courant, libéré du poids mort des huit mines *limpets*, semble aussi exulter de la même satisfaction silencieuse que celle que ressentent les hommes. Il leur faut maintenant pagayer sur près de treize milles avant d'atteindre Blaye, qu'ils doivent avoir atteint avant l'aube et la renverse de la marée. Ils saborderont alors leur bateau avant de partir par les terres en direction de

Ruffec. « Pour atteindre les parages de Blaye à l'étale de basse mer, écrit Hasler dans son rapport, il nous fallait abandonner une grande partie de notre prudence antérieure et avancer au milieu du fleuve en utilisant des pagaies doubles. Bien que nous ayons dû être visibles et audibles à deux cents mètres au moins, nous n'avons vu aucun signe de vie. »

Mais peu après, ils entendent un bruit d'éclaboussures rythmé qui vient de derrière eux. Arrêtant *Catfish*, Sparks souffle dans son sifflet imitant le cri de la mouette. Quelques instants plus tard, une réponse leur parvient, portée par l'eau, *Crayfish* apparaît dans l'obscurité. Par un hasard extraordinaire, au milieu de la Garonne et dans l'obscurité de la nuit, ils sont réunis involontairement, mais pour leur plus grande joie. Rapprochant les canoës, ils discutent quelques instants, les deux équipages rendus loquaces par leur succès. Laver dit à Hasler qu'ils ont continué sur une bonne distance le long de la rive est, vers Bordeaux, mais qu'ils n'ont pas vu d'autres cibles. Quand la marée s'était tournée contre eux, ils ont fait demi-tour et attaqué les deux navires qu'ils avaient auparavant repéré à Bassens Sud, posant cinq *limpets* sur le gros cargo (le SS *Alabama*) et trois sur le plus petit (le SS *Portland*). C'était facile, raconte Laver, « exactement comme à l'entraînement ». L'ennemi ne s'est pas montré.

Hasler est content : tous ses hommes ont fait preuve de courage et d'initiative. Ils ont réalisé tout ce qu'il leur avait demandé, et plus encore. Plus tard, il se souviendrait que Laver avait habilement manœuvré son bateau et qu'il avait fait preuve d'initiative et de sang-froid en menant l'attaque de son côté. De même, les Marines Mills et Sparks ont fait leur part en faisant preuve de calme et d'efficacité, se montrant très impatients d'en découdre avec l'ennemi. Exactement au moment où les trois Royal Marines survivant et lui posaient les mines sur les cibles, le sergent Sammy Wallace et le Marine Ewart faisaient face à leurs assassins dans une forêt qui ne se trouvait qu'à quelques kilomètres de là.

Hasler prévoit de continuer au-delà de la pointe sud de l'île de Cazeau avant de s'arrêter pour souffler, laissant la zone portuaire fortement éclairée loin derrière eux. Souhaitant profiter au maximum du reflux, ils se font leurs adieux. C'est un moment poignant pour eux tous. Ils doivent se séparer : deux hommes à pied ont davantage de chances de se fondre dans le paysage que quatre. Ils se retrouveront, d'une manière ou d'une autre, à Ruffec. Sinon, ce sera à la maison. « Rendez-vous au *Granada*, disent-ils en se serrant la main. « N'oublie pas que tu me dois une pinte », dit Sparks à

Mills. « Pas du tout, répond Mills. C'est toi qui m'en dois une. J'aurai 21 ans dans deux jours. » Toujours au milieu du courant, les deux canoës descendent rapidement le fleuve, passant l'extrémité nord de l'île Verte, avant de traverser le chenal de navigation et de passer entre l'île du Petit Fagnard et l'île du Paté. Ils continuent au-delà de Blaye, avant de sentir que le courant commence à se tourner contre eux. Traversant le fleuve jusqu'à la rive droite, Hasler et Sparks trouvent un endroit où accoster à 5 heures. Laver et Mills continuent encore sur 400 mètres.

Exactement une heure plus tard, sur le quai de Bassens, la première mine explose, faisant gicler une gerbe d'eau dans les airs, sur la rive du côté de l'*Alabama*. Trois minutes plus tard, une seconde *limpet* explose et l'eau entre dans la coque par deux endroits. C'est la consternation. L'alerte est donnée, le navire est évacué et les gardes s'activent sur les quais. Deux mines se sont détachées du *Portland* et ont explosé au moment où elles ont touché le fond, mais aucun geyser n'a été signalé. Quand les sentinelles seront interrogées, elles reconnaîtront avoir ressenti une « légère vibration du navire » à ce moment-là, mais elles n'ont pas jugé opportun de donner l'alarme.

Ensuite, à 8 heures 30 précises, la première *limpet* plus en amont du fleuve, à Bordeaux, explose sur le *Tannenfels*, amarré au quai Carnot. Peu après, une seconde mine explose, et le navire commence à donner de la bande, menaçant de chavirer. Les mines explosent ensuite sans aucune régularité, toute la matinée. Le *Dresden*, sur lequel Hasler et Sparks ont placé deux mines après avoir presque été écrasés contre sa coque, coule poupe la première jusqu'au fond du fleuve suite à deux explosions qui se sont produites à 8 heures 45 et 8 heures 55. Le feu prend dans la salle des machines du pétrolier amarré contre lui et une mine qui a explosé au même moment ouvre une brèche dans sa coque. Au total, six navires ont été sabotés, l'explosion des mines produisant des effets variables sur cinq d'entre eux. D'après les registres allemands, sur les seize mines posées, onze ont explosé sur la coque des cibles et cinq sont tombées au fond ou n'ont pas explosé :

1. Cinq ont explosé sur le SS *Alabama* à Bassens, et bien que la coque ait été enfoncée, le navire est resté à flot.
2. Une mine a explosé sur le SS *Portland*, mais deux se sont décrochées et ont explosé sans causer de dégâts sur le lit du fleuve. Une petite

quantité d'eau seulement a pénétré dans le bateau.
3. Deux mines ont explosé à la poupe du SS *Dresden*. Les voies d'eau ont été colmatées à 21 heures 30, mais les réparations ont duré jusqu'au soir du 13 décembre. Le matin du 14, les cales étaient vides.
4. Une mine a explosé à la poupe du pétrolier amarré le long du SS *Dresden*.
5. Deux mines ont explosé sur le SS *Tannenfels* et une autre s'est décrochée ou n'a pas explosé. Le navire est resté à flot mais avec une gite d'environ 24 degrés. Les secours parviennent à empêcher le navire de chavirer.
6. Aucune mine n'a explosé sur le *Sperrbrecher*, car les trois qui y ont été placées se sont détachées et ont explosé au fond du fleuve à 10 heures 30.

Les autorités portuaires dirigées par le *Korvettenkapitän* Kühnemann se remettent rapidement de leur embarras et, avec l'aide de plongeurs italiens provenant de la base sous-marine et de pompiers civils également basés à Bacalan, les voies d'eau des navires sont vite colmatées et, en deux jours, l'eau finit d'être pompée dans tous les bâtiments.

Le postulat initial de Kühnemann est que les dégâts ont été provoqués par des mines flottantes qui auraient été larguées en aval, soit par avion, soit par des saboteurs. Plus tard dans la même journée, la découverte par des Allemands de deux canoës camouflés près de Blaye lève les derniers doutes : les mines ont été posées par des commandos. Les deux Royal Marines fusillés dans la forêt la veille des attaques devaient appartenir au même groupe, certains d'entre eux ayant réussi à atteindre leurs cibles. Bien que Bachmann ait signalé, tard dans la nuit du 8 décembre, que les briseurs de blocus de Bordeaux étaient la cible de deux Royal Marines capturés, son avertissement n'a pas abouti à une vigilance accrue. Et il n'y a aucune preuve que la sentinelle du Sperrbrecher n'ait jamais avoué qu'elle avait bien failli prendre les Royal Marines la main dans le sac.

La gendarmerie et les forces allemandes de la région ont été placées en alerte maximale pour retrouver des étrangers en fuite. Kühnemann instaure les moyens de lutte suivants :

1. Les patrouilles et les plantons qui gardent des installations côtières doivent être renforcés et les patrouilles portuaires doivent être plus

fréquentes.
2. La nuit, un bateau doit patrouiller dans tout le port, y compris Bassens.
3. L'équipage du patrouilleur à l'entrée du port doit être renforcé. Ses projecteurs doivent balayer la côte à intervalles irréguliers.
4. Les navires au port doivent être éclairés depuis la côte à partir du 12 décembre.
5. L'éclairage du quai, qui est hors service, doit être réparé.
6. Les installations côtières qui ne peuvent pas être incluses dans les rondes doivent être protégées par des barbelés.
7. Le quai flottant de Pauillac, le débarcadère de la Gironde et le grand pont en pierre de Bordeaux doivent être protégés par des patrouilles fluviales.

Des sentinelles supplémentaires seront postées sur les navires au port, des projecteurs seront davantage utilisés à distance de la côte, et l'artillerie côtière ouvrira le feu au moindre contact radar douteux en mer. Claude de Baissac écrit dans son rapport, daté du 24 mars 1943 :
Il n'y avait pas de contrôles à Bordeaux [avant l'Opération Frankton] mais depuis notre raid sur les navires dans le port, les contrôles ont été renforcés sur le fleuve. Deux sentinelles sont postées tout le long de la rive, équipées de grenades à main ; elles tirent sur tout ce qui bouge, même les rondins flottants. Des projecteurs sont aussi en fonctionnement pour lutter contre les intrusions. Quiconque entre dans le port est fouillé, et fouillé à nouveau à sa sortie.

15

La fuite

Le 12 décembre, à environ 5 heures, Hasler et Sparks accostent à 1 500 mètres au nord de l'ancien port fluvial de Saint-Genès-de-Blaye, site d'une imposante citadelle construite entre 1685 et 1689 par l'ingénieur de Louis XIV, Sébastien le Prestre de Vauban. Les hommes qui profitent de la marée descendante pour trouver un endroit où saborder leurs canoës ne peuvent pas voir les fortifications conçues par l'architecte génial du Roi Soleil. Ils ont doublé sans les voir les murailles de la forteresse grise dressées dans l'obscurité sur tribord, laissant aussi sur leur droite la petite île Paté, inhabitée, plantée au centre de la Garonne. Malgré la nuit, ils peuvent voir la masse sombre du paquebot à deux cheminées, le SS *De Grasse*, construit par les chantiers Cammell Laird, cloué là, silencieux et désolé, pour la durée de la guerre.

Jusque-là, l'Opération Frankton a été minutieusement planifiée et répétée, presque dans ses moindres détails. Hasler y a lui-même veillé. Avec le RMBPD, il a concentré la plus grande partie de ses efforts sur la bonne exécution de l'attaque des briseurs de blocus à Bassens et à Bordeaux ; et il faut avouer que la fuite en Espagne n'a jamais été une préoccupation majeure dans l'esprit de Hasler. C'est le lieutenant-commandant L'Estrange qui en a coordonné les détails avec Langley et Neave, et Hasler ne peut que les croire sur parole quand ils affirment que des membres de la Résistance se présenteront à eux, d'une manière ou d'une autre, pour se charger de les ramener en Angleterre en toute sécurité.

Mais après le sabordage des canoës, la suite des événements est plus que floue ; rien n'a été prévu ni préparé, hormis les trousseaux d'évasion qui ont été emballés sur les conseils du MI9. Ils contiennent une certaine somme en francs français et une carte routière de la région, de bonne qualité, à l'échelle 1:250 000 et sur laquelle la ligne de démarcation a été

soigneusement tracée à la main avec un crayon à la mine épaisse. À cela s'ajoutent quelques boussoles jetables et des rations d'urgence (avec des pilules les aidant à digérer des légumes crus), divers articles tels qu'un passe-montagne et des gants, essentiels pour supporter le froid de l'hiver en Aquitaine. Les seules informations dont les quatre fuyards ont connaissance est qu'ils doivent se rendre jusqu'à la ville de Ruffec, près de cent cinquante kilomètres au nord-est de Bordeaux. À pied, ils mettront cinq jours, alors qu'ils n'ont que deux jours de rations. Il leur faut chercher de la nourriture en chemin, dans les champs, les haies et les vergers, ou en s'adressant directement à la population.

Ce n'est pas le moment de réfléchir aux problèmes à venir, l'important, c'est d'agir. Ils doivent aller jusqu'à Ruffec, en traversant une région qui est occupée par les Allemands et qui est habitée par des gens qui n'ont aucune raison de risquer leur peau en aidant et en secourant quatre Anglais en fuite. Hasler sait qu'ils vont devoir compter sur leur chance. Le 3 janvier 1968, il écrit à l'écrivain français Robert Chaussois :

Le plan d'évasion reposait lourdement sur la population française et sur nos propres ressources. Il était terriblement angoissant pour nous de devoir nous en remettre à la pitié de parfaits étrangers, alors que nous n'avions aucun moyen de savoir s'ils étaient avec nous ou contre nous. Pour la première fois, nous avions l'impression d'avoir perdu l'initiative et nous dépendions trop de notre bonne fortune. Pour les Français, le fardeau était encore plus lourd à porter : les hommes et les femmes qui nous aidaient couraient non seulement des risques pour eux-mêmes, mais aussi pour toute leur famille : jusqu'à ce que nous ayons atteint l'organisation de Mary Lindell, tous ceux que nous sollicitions n'avaient aucune raison de croire à notre histoire, et ils n'avaient pas nécessairement entendu parler du raid de Bordeaux… Je suis surpris que nous ayons reçu autant d'aide et si peu de refus […] Nous étions de simples soldats qui essayaient de sauver leur peau ; eux étaient des civils qui risquaient leur vie pour quelque chose qu'ils ne comprenaient pas, mais qu'ils espéraient être un coup [porté] pour la France et ses alliés.

Pour oser s'en remettre au bon vouloir de la population locale, il fallait croire en sa bonne étoile. Début 1940, la vitesse à laquelle l'Angleterre a abandonné la France alors qu'elle était dans le besoin fait l'objet de moults réflexions. Churchill avait refusé d'envoyer la totalité de la flotte de la RAF en soutien de la Bataille de France, et l'évacuation de Dunkerque a été considérée avec mépris par certains comme étant la démonstration de

l'incompétence militaire britannique. Quand la Royal Navy a ouvert le feu sur la flotte française mouillée à Mers-el-Kébir, le 3 juillet 1940, pour éviter qu'elle ne tombe aux mains des Allemands, tuant par la même occasion 1 297 marins français, un sentiment antibritannique a rapidement ressurgi sur le lit de la haine ancestrale de la perfide Albion.

Il n'y a donc aucune certitude que le Français « moyen » soit disposé à donner refuge à des fuyards ou des évadés. En outre, lorsque les filières d'évasion et les réseaux de résistance ont commencé à se développer, les Allemands se sont assidûment employés à les infiltrer et à les retourner, exploitant souvent les profondes divisions politiques et sociales de la société française pour persuader les activistes de droite, dont l'inclinaison naturelle penchait en faveur de la lutte contre les Allemands, que le véritable ennemi était la gauche. L'argument déployé par les Allemands était qu'aussi intolérable que soit l'occupation de la France, le communisme galopant était un mal bien pire contre lequel une Allemagne forte était le seul rempart.

Quand *Catfish* s'enfonce à l'abri d'un banc de boue, la seule lumière qui illumine la scène est celle de la lune qui se reflète sur l'eau. Les herbes sèches qui envahissent le rivage craquent bruyamment sous le poids des canoës qui s'arrêtent. Hasler et Sparks posent pied dans l'eau qui s'infiltre dans leurs chaussures. Ils peuvent enfin s'étirer au bout de dix heures passées dans leur canoë. Après s'être débattus avec la vase épaisse qui borde la rive du fleuve, ils retirent leur gilet de sauvetage et leur blouson étanche et les rangent dans le bateau à la place de leur trousseau d'évasion. Ils jettent le fusil mitrailleur Sten dans le fleuve, aspergent d'eau les flancs du fidèle *Catfish* et le poussent dans le fleuve, avant de grimper maladroitement sur la rive. Toujours dans le noir, ils marchent en direction d'une balise de nord-est, portant leur sac n° 5 sur l'épaule. Ils ont beau être si profondément enfoncés en territoire hostile qu'ils auraient du mal à se sortir indemnes d'une confrontation avec l'ennemi, ils préfèrent néanmoins garder leur Colt automatique.

Hasler est trempé jusqu'à la taille et Sparks a les pieds mouillés. Hasler veut s'éloigner le plus possible du fleuve, mais ils ne peuvent pas courir le risque de se déplacer pendant le jour. Même s'il est dangereux de marcher de nuit à cause du couvre-feu, pour les évadés, c'est le moindre des deux maux. Au moins, la nuit, s'ils étaient prudents et s'ils évitaient les villes et les routes, ils pouvaient facilement rester cachés. Ils étaient toujours en

uniforme et le resteraient jusqu'à ce qu'ils puissent récupérer une tenue civile. Mais d'abord, il leur fallait une bonne tasse de thé bien chaud et un abri où se préparer pour la prochaine étape de leur voyage. Après avoir lutté quelque temps contre d'ennuyeuses rangées de clôtures en fil de fer placées très bas, ils se rendent compte qu'ils se trouvent au beau milieu d'un vignoble. Ils changent donc de direction pour progresser plus vite et arrivent à l'orée d'un bois dans lequel ils peuvent se cacher, entre Saint-Genès-de-Blaye et Fours. Se réchauffant avec du thé, les hommes épuisés essayent de se débarrasser de la boue qui macule leurs vêtements avant de se recroqueviller sur le sol mouillé pour grappiller quelques heures de sommeil réparateur.

Ils passent la journée à l'abri, dormant quand ils le peuvent. Le ciel est humide et gris, le froid est pénétrant, et ils passent leurs heures de veille à greloter. Sparks se souvient que Hasler conserve une tournure d'esprit résolument positive à propos de l'issue de leur périple et ils discutent tous les deux des meilleurs choix à faire pour leur survie.

Ils sont soulagés, à 19 heures, quand tombe la première nuit, car ils se disent qu'ils se réchaufferont en marchant. La pluie tombe maintenant sans discontinuer. Elle détrempe la cime des arbres et de grosses gouttes réussissent à se faufiler à travers le dense feuillage sur les deux hommes. Ils se débarrassent du tas de sacs et de feuilles qui leur ont servi à se faire un lit. Ils s'étirent et se préparent à repartir. Il fait plus froid que jamais. Il est rare qu'il gèle dans cette région, mais en décembre, le mercure peut tomber jusqu'à 2 °C. Hasler pose l'une de ses petites boussoles en équilibre dans la paume de sa main, fixant la petite aiguille qui danse dans sa capsule, avant de s'arrêter, hésitante, en pointant vers le Nord. Sans un mot, il balance son paquetage sur son épaule et les deux compagnons s'enfoncent à travers les arbres, guettant la présence éventuelle d'un bûcheron ou d'un paysan rentrant chez lui après avoir passé la journée dehors. Le bruit de leurs pas sur les feuilles et les brindilles qui jonchent le sous-bois est étouffé par celui de la pluie qui tombe sur les arbres, dont le feuillage les protège en partie de l'humidité. La pluie contribue aussi à garder les gens chez eux, bien au chaud dans leur petite maison, dont la cheminée crache un mince ruban de fumée montant vers le ciel avant de se dissiper dans la pluie fine.

Ils marchent toute la nuit. Alors que l'aube ne va pas tarder à poindre le matin du 13 décembre, ils sont à environ un kilomètre et demi au sud de Reignac. Ils ont peu progressé. Le fleuve est à une vingtaine de kilomètres

derrière eux, et ils ont franchi la route très passante qui se dirige au nord-ouest jusqu'à Royan. Découvrant un bosquet bien pratique, traversé par un cours d'eau, ils peuvent se préparer du thé et se raser. Hasler décide de se risquer à s'approcher d'une ferme et ils doivent avoir l'air aussi présentables que faire se peut. Il leur faut de la nourriture, ainsi que des vêtements civils. D'après le plan qu'ils ont échafaudé, Hasler s'approchera de la maison pendant que Sparks restera caché. S'il n'en ressort pas, Sparks doit continuer tout seul. À 7 heures 30, près du village de Brignac, ils avancent prudemment vers une ferme isolée. Un vieux fermier est dans son jardin. Hasler lui demande de l'aide dans son français rudimentaire, mais il reçoit une réponse sèche. L'homme semble effrayé et soupçonneux, bien que Hasler parvienne à récupérer un béret qui a connu des jours meilleurs, et une casquette pour Sparks, avant d'être chassé.

Le paysan n'a pas de nourriture à leur donner. C'est le premier signe qui indique aux deux hommes qu'il n'y a pas grand-chose à manger dans la campagne française pendant cet hiver de guerre. Mais ils parviennent néanmoins plus tard à trouver un sac dans lequel ils peuvent transporter le reste de leur nourriture, de l'eau et des vêtements de rechange. Habillés maintenant de manière un peu moins visible, bien que portant toujours leurs bottines militaires, ils décident de courir le risque, pour la première fois, de marcher pendant la journée. Ils se sont débarrassés de leurs dernières armes (les deux Colt 45 et une grenade) dans un bois, mais ils ont gardé leurs plaques d'identité, s'ils sont pris, il est crucial qu'ils puissent prouver leur identité militaire, mais s'ils cachent des armes alors qu'ils portent des habits civils, cela leur vaudra une réaction rapide, qui leur sera fatale, de la part de leurs geôliers.

Il paraît évident que Hasler pense que le pire qui puisse leur arriver est d'être faits prisonniers et d'être pris pour des espions. Il ne lui traverse pas l'esprit que s'ils se font prendre, ils risquent d'être attachés à un poteau dans un bois avant d'être fusillés parce qu'ils sont des Royal Marines en mission commando. Aucun des membres des Royal Marines participant à l'Opération Frankton, ni vraisemblablement ceux des Opérations Combinés qui les y ont envoyés, n'ont la moindre idée des conséquences de leur arrestation depuis la diffusion du *Kommandobefehl*. Jusqu'à ce que leurs geôliers allemands ne leur affirment le contraire, ils pensent que s'ils parviennent à prouver qu'ils sont d'authentiques soldats, ils sont protégés de plein droit par les conventions de La Haye et de Genève sur les

prisonniers de guerre. Ils ne se sont jamais doutés que plus rien ne les sauverait de la colère du Führer, et de l'un de ses pelotons d'exécution, s'ils étaient capturés.

À environ un kilomètre de là, Hasler tente à nouveau sa chance auprès d'une ferme, mais sans plus de résultat. À leur troisième essai, dans un petit village à sept kilomètres de là, on les laisse entrer dans une maison dont les occupants, d'âge mûr, donnent à Sparks une très vieille veste et un pantalon, et à Hasler un pantalon. Mais surtout, la femme qui leur donne ces guenilles leur sourit – c'est la première réaction positive qu'ils reçoivent jusque-là de la population civile. Cette nuit-là, n'ayant que peu avancé au cours de la journée, ils se couchent sur leurs sacs, à même le sol froid, dans un bois, qui se trouve juste au sud de Donnezac. Une heure environ avant le lever du jour, le lendemain matin, le 14 décembre, pressés d'accélérer leur circulation sanguine et de se réchauffer, ils reprennent leur marche en direction de Donnezac, qu'ils traversent avant que les lumières ne soient toutes allumées. Ils ne voient pas âme qui vive. Avant de partir, ils ont mangé tout ce qu'il leur restait de leurs rations d'urgence, mastiquant longuement les biscuits à la bouillie d'avoine car ils n'ont pas assez d'eau pour les faire cuire et pour les transformer en porridge.

Il est 16 heures, le même jour, quand le *Conger* de Sheard et Moffatt est découvert sur une plage de l'île de Ré, à une petite centaine de kilomètres au Nord, où, entraîné par les courants et les marées contraires du golfe de Gascogne, il s'est échoué. Surpris, les soldats allemands chargés de la défense de la zone, issus du 80^{e} Corps, tirent les mauvaises conclusions de leur découverte : « L'*Oberleutnant* Willemer rapporte à son QG, à 16 heures environ, la découverte d'un canoë de 4,5 mètres, recouvert de peintures de camouflage verte et noire, qui s'est échoué au sud de l'île de Ré. Il n'y a pas trace de ses occupants, qui sont très certainement des saboteurs anglais qui doivent être en fuite sur l'île de Ré ou près de La Rochelle. » Les défenses sont mises en alerte renforcée de crainte que les batteries d'artillerie côtières ne soient la cible.

Entre-temps, plus au sud, Hasler et Sparks qui ont fini leurs rations sont affamés et à bout de forces. Dans son rapport, Hasler écrit qu'ils commencent leur journée en tournant au « nord-est jusqu'à la route principale, puis au nord-est en empruntant une autre route qui nous a ramenés près d'une fourche à Montendre (feuillet 29, France, 1:250 000). »

Nous avons alors pris au nord-ouest en marchant le long d'une route menant à un village désigné par le chiffre 6 sur leur carte. Sur la route principale, nous avons marché vers le Sud-Est pendant quelques instants, puis nous avons tourné à gauche vers Ruffignac (la voie de chemin de fer indiquée sur la carte n'existe pas). Depuis Ruffignac, nous avons suivi un chemin de terre jusqu'à Villexavier (feuillet 24), puis nous avons pris vers Ozillac et Saint-Germain-de-Vibrac, où nous avons passé la nuit du 14 décembre dans un bois, non loin du village.

Ils ont marché sur une petite trentaine de kilomètres, et ils sont tenaillés par la faim et par la fatigue. Ils ne sont pas assez chaudement vêtus pour ne pas ressentir le froid et, s'ils ne trouvent pas de nourriture, ils risquent l'hypothermie. Pour couronner le tout, la pluie qui est tombée par intermittence pendant la nuit a mouillé les hommes qui frissonnent dans leurs habits inadaptés. Il leur faut trouver de l'aide rapidement, pense Hasler. Ils ne vont pas pouvoir continuer comme ça beaucoup plus longtemps, et ils devront à nouveau mettre leur vie en danger en s'adressant à la population civile.

Levés tôt le lendemain, ils marchent d'un pas lourd et déterminé. Hasler continue à garder un état d'esprit résolument positif. Bill Sparks se souvient que lorsque les temps étaient difficiles, il (Sparks) avait tendance à se soulager en se plaignant sur leur sort, en dressant le poing vers le ciel et en « jurant ses grands dieux ». Hasler ne se comporte jamais ainsi, préférant continuer calmement à se soucier de ses préoccupations, organisant minutieusement la prochaine étape de leur périple ou résolvant la difficulté à laquelle ils sont confrontés à ce moment-là. Il veut réussir, et rentrer à la maison pour prouver que le concept d'attaque portuaire du RMBPD peut réussir. Qui plus est, il sait qu'ils peuvent survivre, en faisant attention aux détails, avec de l'organisation, de la détermination et juste un peu de chance. S'il se retourne sur les journées qui viennent de passer, il ne peut que constater qu'ils ont eu de la chance et il prie pour que cette chance ne les abandonne pas.

C'est maintenant le matin du 15 décembre, trois jours après l'attaque sur la Garonne, et ils n'ont vu aucun signe d'agitation. Mais Hasler ne doute pas que les autorités, aussi bien allemandes que françaises, doivent être en alerte maximale, donc tout contact avec la population civile nécessite de la circonspection. Ils ont repris leur marche dans l'air chargé d'humidité jusqu'au village de Saint-Ciers-Champagne, où ils prennent à l'Est le long

de la route principale, puis ils tournent à gauche vers le village de Barret, continuant le long de la route de Saint-Médard pour ensuite tourner à gauche vers Touzac. Dans un hameau à cinq cents mètres de Touzac, ils essayent d'obtenir de la nourriture dans un garage, mais ils sont repoussés brutalement par le gros propriétaire et sa femme. « Certainement pas, répond-elle à la demande hésitante de Hasler. Nous n'en avons pas assez pour nous-mêmes. »

Mais à un kilomètre environ au nord-ouest de Touzac, la chance leur sourit. S'approchant d'une jeune femme travaillant dans son jardin, Hasler lui explique lentement qu'ils sont des soldats anglais en fuite, qu'ils ont faim et qu'il leur faut de la nourriture. Il paraît évident à la jeune femme que les deux hommes sont en mauvaise condition physique et elle ressent immédiatement de la compassion envers eux. « Restez ici », dit-elle à Hasler. Rentrant chez elle, elle en revient avec un morceau de pain et des restes de poulet. Elle ne se rend pas compte de l'importance que ces denrées revêtent pour les fuyards. Tandis qu'ils mangent plein de reconnaissance, elle les prévient qu'il y a des Allemands dans la ville voisine de Lignières et qu'il est préférable de l'éviter. La remerciant chaleureusement, les deux hommes reprennent leur route en tenant compte de ses observations.

La chance demeure de leur côté cette nuit-là. La pluie ne cesse de tomber et les forces commencent à leur manquer, malgré la nourriture qu'ils ont pu avaler. Hasler sait qu'ils doivent trouver un endroit chaud où passer la nuit sinon ils seraient bientôt trop faibles pour continuer. La première porte à laquelle ils frappent, une ferme appartenant à une certaine Madame Malichier ne leur paraît pas prometteuse. Inquiète d'abriter les hommes, elle sait néanmoins où ils seraient en sécurité. Un homme du coin, Clodomir Pasqueraud, qui vit avec sa femme Irène et leurs enfants dans une ferme isolée non loin de là, a des sympathies antiallemandes bien connues, et d'après elle, il serait disposé à les aider. Guidés par le fils âgé d'une dizaine d'années de l'un des viticulteurs, les deux Royal Marines épuisés avancent tant bien que mal dans l'obscurité, le long de chemins serpentant à travers les vignobles qui recouvrent les collines ondoyantes de la Charente, jusqu'à la porte de la ferme de Nâpres, dont ils apprendront le nom plus tard, à quelques kilomètres au sud de Saint-Preuil. Ce jour-là, ils ont parcouru trente kilomètres et ils sont complètement exténués.

Dans le récit original de l'*Opération Coque de noix*, écrit par le brigadier C.E. Lucas Phillips, en 1956, le nom donné par Hasler et Sparks à

M. Pasqueraud, n'apprenant son vrai nom que des années plus tard, est « le fougueux bûcheron » parce que le garçon inquiet qui les a escortés (M. Cadillon, le fils d'un ouvrier agricole de la ferme de la Pitardie, à deux kilomètres environ au sud-ouest) a été reçu avec une démonstration de vive hostilité de la part de Pasqueraud, quand le fermier ouvre la porte de sa maison. Le couvre-feu est déjà bien entamé et il se dit que tout étranger frappant ainsi à sa porte, après la tombée de la nuit, devait avoir un rapport quelconque avec la loi (il était bien connu de la gendarmerie locale à la fois en tant que contrebandier et qu'agitateur communiste). Inquiet et en colère, M. Pasqueraud veut savoir qui sont les hommes, et qu'est-ce qui les amène jusqu'à sa ferme. D'après François Boisnier, qui interrogera l'un des fils Pasqueraud (Robert, âgé de onze ans à l'époque), Cadillon répond : « La patronne, Madame Malichier, m'a dit que ce sont des soldats anglais évadés. Elle a dit que chez Trouillet, à La Pitardie, ils n'ont pas voulu d'eux et elle, elle ne peut pas les garder au Maine Laurier, donc elle m'a demandé de les conduire à Nâpres chez Clodomir Pasqueraud… »

Craignant de tomber dans le piège de provocateurs, Pasqueraud continue à nier vertement que son domicile est un lieu convenable pour des soi-disant Anglais. Pendant la discussion, Hasler entend une voix anglaise en arrière-plan. C'est le son inimitable de la BBC. Hasler s'adresse alors directement à Clodomir, lui expliquant qu'ils sont des soldats britanniques en fuite et qu'ils ont besoin de nourriture et d'un abri. S'adoucissant, le « fougueux bûcheron » fait entrer les hommes chez lui et le jeune Cadillon effrayé est renvoyé chez lui.

La peur et la suspicion s'évanouissent et Clodomir et Irène sont l'hospitalité incarnée. Bien que pauvres, ils partagent sans hésiter le repas familial, une soupière de bouillon fumant suivi d'un poulet rôti, accompagné de pommes de terre et d'oignons, avec les Royal Marines affamés. Bien que jusque-là ils aient souvent rencontré la peur et l'hostilité, la gentillesse désintéressée, telle que celle dont font preuve les Pasqueraud, n'est heureusement pas rare pendant la guerre. D'après les souvenirs de Mary Lindell, les plus déshérités et ceux qui ont le moins à donner sont invariablement les plus généreux.[75] « Le poulet est bon ! » s'exclame Hasler reconnaissant. Irène est rayonnante.

75 Pendant des décennies après la guerre, en tant que représentante à Paris de la RAF Escaping Society, Mary Lindell rend régulièrement visite à ces passeurs retraités, dont bon nombre sont restés très pauvres, leur apportant de la nourriture et de l'argent.

C’est le premier repas chaud des hommes depuis huit jours. Hasler et Sparks ont eu la chance de tomber dans les bras accueillants de vrais patriotes. Les Pasqueraud sont terriblement démunis, mais Hasler a toujours cru que cette nuit-là, ces simples paysans français, avec leur générosité qui n’attendait rien en retour, ont sauvé la vie des deux fugitifs. La maisonnette a deux niveaux, avec une seule chambre à l’étage, à laquelle on accède par des escaliers qui montent le long du mur du fond. Le sol de la pièce au rez-de-chaussée, chauffée par une cheminée, est couvert de terre battue. C’est là que dorment les trois garçons, dans le même lit, Clodomir et sa femme dormant en haut. Cette nuit, Hasler et Sparks ont dormi comme des bébés, dans le lit en bas. Le lendemain matin, réchauffés, secs et nourris, ils ont hâte de reprendre la route et ne veulent pas faire courir le moindre risque aux Pasqueraud. « Quand vous serez rentrés en Angleterre, leur dit Clodomir, envoyez-nous un message par la BBC pour nous faire savoir que vous êtes bien arrivés. Dites, “Le poulet est bon.” » Hasler accepte en riant et le moment venu, le message a bien été transmis.

Pendant la première partie de leur trajet de cette journée du 16 décembre 1942, au cours de laquelle ils vont devoir traverser la Charente et la route très fréquentée qui se dirige vers le nord (la route nationale 141) entre Cognac, à l’ouest, et Angoulême, à l’est, ils sont escortés par les deux aînés Pasqueraud, Marc et Yves, qui sont à bicyclette. Avant d’atteindre la rivière, ils passent par Saint-Même-les-Carrières, qui est le premier endroit où ils voient des soldats allemands. « Nous avons eu l’impression qu’ils n’étaient qu’une poignée et on nous a dit qu’ils n’étaient là que depuis quelques jours », se souvient Hasler. À la consternation de Sparks, un groupe d’Allemands sort brusquement d’une maison devant laquelle ils passent, jouant des coudes pour passer devant les fuyards effrayés. Sparks est soulagé d’avoir su résister à l’envie pressante de se plaindre de leur manque de correction.

La présence des deux petits Français aide les Anglais à se détendre et à se fondre dans leur environnement. Ils ne détonnent pas parmi les nombreux ouvriers viticoles et les métayers qu’ils croisent en chemin. Dans son rapport, Hasler a noté : « Ce jour-là, nous avons continué vers Triac, Lantin, Fleurac et Vaux-Rouillac, puis nous avons passé la nuit dans une cahute abandonnée au sud de la voie ferrée près du lieu-dit “Le Temple”, à Rouillac. » Il a plu toute la journée et les deux hommes sont trempés jusqu’aux os. Après avoir parcouru une trentaine de kilomètres de plus, les

deux courageux fils Pasqueraud les quittent au niveau du pont qui franchit la Charente à Vinade, après avoir parcouru une douzaine de kilomètres. Pendant la journée, Sparks se souvient qu'ils ont trouvé un petit tas de pommes de terre et de navets au bord d'un champ qui venait d'être labouré. Ils avaient dû rester en terre après la récolte deux mois plus tôt et ne devaient donc pas être en très bon état. Même s'ils n'avaient pas les moyens de les cuire, ils les ont tout de même dévorés à grand renfort de comprimés qui facilitent la digestion et qui se trouvaient dans leur trousse d'évasion.

La hutte dans laquelle ils s'abritent cette nuit-là est infestée de vermine, se souvient Sparks, et son toit fuit, mais c'est toujours mieux que de coucher à la belle étoile dans un bois. Ils n'en ont pas moins froid et leurs vêtements sont toujours mouillés. Leurs réserves de nourriture sont épuisées après qu'ils ont mangé le reste du poulet qu'Irène Pasqueraud leur a mis de force dans la main quand ils ont quitté la ferme de Nâpres ce matin. Ils n'ont pas bien dormi cette nuit, leur sommeil étant entrecoupé de périodes de veille, quand le froid les réveille. Ils reprennent la route avant le lever du jour, cherchant désespérément à se réchauffer. C'est le jeudi 17 décembre. Ils ont bien progressé pendant la journée, leur trajet les faisant passer par Montigne, Bonneville et Mons. Évitant Aigre, ils tournent à gauche et prennent la route d'Oradour, où ils tournent à droite le long d'un chemin de terre en direction de Saint-Fraigne. Le début de la soirée approche et la nuit commence à tomber. Ils continuent jusqu'à un hameau qui s'appelle Beaunac et qui, comme Hasler le note dans son rapport post-opérationnel, ne figure pas sur la carte et se trouve juste à l'est de Saint-Fraigne.

« Après avoir frappé à la porte de plusieurs maisons, se souvient-il, nous en avons trouvé une où on nous a donné un peu de nourriture et où on nous a permis de dormir dans un appentis. » C'est là que les hommes ont bien failli se faire prendre, ne devant la vie sauve qu'à leur présence d'esprit et au courage d'un villageois.

Avec le recul, frapper à une succession de portes était une grave erreur, car Hasler et Sparks ont inévitablement attiré l'attention de tout le village, un hameau d'une petite douzaine de maisons. Mieux aurait-il valu ne pas se faire connaître de plus de deux maisons et de continuer à marcher, mais ils sont fatigués et affamés, et les jours précédents leur ont prouvé que quelques bonnes âmes auraient pitié de deux vagabonds.

Au crépuscule, un villageois, André Latouche, voit les hommes entrer dans Beaunac, et quand ils atteignent sa porte, il les fait vite entrer. Il les

nourrit et leur permet de dormir dans sa grange. À peine ont-ils posé la tête dans la paille chaude qu'ils dorment profondément. Ils ont prévu de se lever tôt et de partir bien avant l'aube. Les petites communautés rurales comme celle-ci sont notoirement soupçonneuses envers les étrangers, et il est plus que probable que la nouvelle de leur présence ne tarderait pas à parvenir à la gendarmerie locale. Latouche décide d'avertir le maire de la ville voisine, Ebréon, pour que lorsque les autorités seront inévitablement informées de la présence des Anglais, les villageois ne soient pas accusés de porter secours aux fuyards, en espérant qu'au moment où les Allemands l'apprendront, les saboteurs seront partis depuis longtemps. C'est une décision bien naïve qui finira par avoir des conséquences désastreuses pour certains de ses voisins.

Pendant que les Royal Marines dorment à poings fermés dans la grange, les commérages vont bon train dans le village. L'un des voisins de Latouche, Lucien Gody, mécontent que les autorités aient été averties et craignant pour l'avenir des hommes qui ont innocemment cherché refuge dans le village s'ils sont pris par les Allemands, se glisse silencieusement dans la grange à 23 heures. Éclairant les visages endormis avec sa torche, il presse les hommes de quitter d'urgence le village, toute la région sera bientôt en alerte car la gendarmerie a été avertie. « Deux jours plus tard, à Ruffec, se souvient Hasler, nous avons appris que la police avait recherché deux hommes répondant à notre description. Nous sommes immédiatement partis, et nous avons suivi des chemins de terre jusqu'à une route au sud-ouest de Souvigné, où nous avons passé la nuit » (dans une vieille meule de foin pourri). Ce jour-là, ils ont parcouru trente kilomètres en tout et ont échappé de peu à la capture à Beaunac.

Mais les implications sont désastreuses pour le village où les deux hommes ont brièvement séjourné. François Boisnier en fait le récit :
Le maire d'Ebréon charge son vieux garde-champêtre, Monsieur Picot, d'aller se rendre compte sur place. Il lui faudra aussi alerter la gendarmerie. Par prudence, il décide de prévenir la brigade d'Aigre. Les gendarmes ne viendront que le lendemain et ne trouveront rien. Cependant, ils établissent, comme il se doit, un rapport circonstancié de leur intervention. Ce document parvient à la préfecture d'Angoulême et de là, aux autorités allemandes. Ces dernières interviennent à Beaunac le 22 décembre, procèdent à l'arrestation de MM. Bineau, Picot et Latouche. Ces arrestations sont suivies, le lendemain, par celles de MM. Gody, Souchaud

et Maurice Rousseau. Le 26 décembre, les Allemands reviennent et arrêtent René Rousseau […]
MM. Bineau, Picot et Latouche sont libérés le 31 décembre, deux autres prisonniers sont remis en liberté deux jours plus tard.
Interrogés séparément pendant leur détention, ils n'ont pas été brutalisés ; Lucien Gody (43 ans), Maurice Rousseau (28 ans) et René Rousseau (16 ans) sont déportés et ne reviendront pas.[76]

[76] *Extrait de Le Commando de l'impossible, page 136.*

Quand ils se réveillent le lendemain matin – le vendredi 18 décembre –, Hasler consulte la carte et dit à Sparks que leur fuite est bientôt terminée. La nuit a été difficile, la pluie qui s'infiltre partout ne cesse pas de tomber, et comme toujours, ils ont faim et froid. Ruffec, une petite ville provinciale située sur la route nationale 10 et traversée par la ligne de chemin de fer Paris-Bordeaux, ne se trouve qu'à quinze kilomètres au nord-est. Là, ils s'attendent à ce que la Résistance ait placé ses espions le long des artères principales pour les prendre en charge sans plus tarder. Hasler a été – bien naïvement – dirigé vers la ville de Ruffec, sans plus de précisons, où, il l'espère, un contact du réseau se fera connaître et tout ira pour le mieux. Peut-être qu'une fois là-bas, ils retrouveront aussi Laver et Mills, même s'ils n'auront probablement pas mis moins de temps que Sparks et lui pour se rendre à leur lieu de rendez-vous. Examinant sa carte, il décide d'entrer dans la ville plus tard dans la journée en arrivant par l'ouest, depuis la route qui vient de La Faye et qui traverse le village de Veillemorte.

Le cœur considérablement allégé par la perspective d'approcher de la fin de leur épuisant périple, les deux hommes se remettent en marche, empruntant les sentiers qui longent les champs. Source de réjouissance supplémentaire, la pluie fine s'est arrêtée, au moins pour le moment. Ce qu'ils ne savent pas, c'est que Ruffec grouille d'ennemis, car deux régiments allemands sont stationnés en ville.

Hasler aurait été beaucoup moins optimiste à propos de l'avenir s'il avait su que personne n'était au courant de leur arrivée. La première faille dans les dispositions prises pour leur évasion a été le refus de Mary Lindell de partir avec un opérateur radio quand le Lysander de la RAF l'a parachutée à Limoges deux mois plus tôt. Le MI9 n'a donc aucun moyen de la prévenir de l'arrivée possible d'une douzaine de Royal Marines en fuite. On peut aussi supposer que Langley et Neave ont fait tout leur possible pour lui faire

parvenir le message, peut-être par l'intermédiaire du consul britannique, et agent du MI9, à Genève (Victor Farrel) ou par celui d'un des courriers du réseau Pat O'Leary, mais cela demeure incertain.

La seconde faille dans le plan d'évasion est qu'il n'existe plus de ligne de démarcation formelle entre la zone occupée par les Allemands et la Zone libre. En réaction au débarquement allié en Afrique du Nord, les Allemands ont pris pied dans ce qui était précédemment le territoire contrôlé par Vichy. Pour les Royal Marines en fuite, ce qui avait été la Zone libre est soudain devenue beaucoup plus dangereuse qu'elle ne l'était sous le contrôle direct de Vichy.

Arriver de jour à Ruffec est périlleux. La garnison allemande est substantielle et la gendarmerie est en alerte. Les signalements des deux hommes ont été diffusés dans toute la région. Ce n'est qu'une question de temps avant qu'ils ne soient interceptés et interrogés par la police, donc il est essentiel qu'ils soient mis à l'abri sans tarder. Mais ne possédant pas de carte détaillée de la ville dans laquelle ils arrivent alors que la journée est bien avancée, Hasler et Sparks doivent essayer de passer inaperçus, tout en recherchant les résistants qui, comme ils le croient toujours, les attendent quelque part. C'est très éprouvant pour les nerfs, mais malheureusement, personne ne prête attention à eux.

Ils ne tardent pas à arriver à l'*Hôtel de France,* un grand édifice situé à l'ouest de la route principale qui mène à la ville depuis le Sud.[77] Hasler en conclut immédiatement que vu leur état, ils ne peuvent pas entrer dans le bâtiment qui est orné de drapeaux français et allemands. Ils auraient l'air de deux vagabonds essayant d'entrer au *Ritz*, pense-t-il. Il faut qu'ils trouvent un endroit beaucoup plus discret. Deux cents mètres plus loin, ils repèrent un restaurant miteux de l'autre côté de la rue, au carrefour avec la rue de l'Hôpital. Les deux hommes traversent la rue et jettent un coup d'œil à l'intérieur, prétextant d'examiner le menu placé en vitrine. C'est calme et les clients sont en pleine conversation. Prenant leur décision et confiant que leur chance ne les abandonnerait pas, Hasler fait un signe de la tête à Sparks et il pousse la porte.

[77] *Il est toujours là, désert et assez désolé, sur la rue du Général-Leclerc.*

Cela fait maintenant six jours qu'ils sont en fuite. Ils sont complètement isolés de toute source d'informations à propos du succès ou de l'échec de

leur attaque, de la réaction allemande ou de leurs collègues. Ont-ils été capturés ? Sont-ils encore en fuite et, dans ce cas, où sont-ils ?

À Londres, non plus, personne n'a encore reçu de nouvelles des saboteurs. Les seules informations qu'ils ont eues à propos du raid provenaient des décryptages des communications ennemies. À partir de la mi-1940, tous les matins, une boîte de couleur chamois fermée par un verrou – dont seuls Churchill et Sir Stewart Menzies, le chef du MI6, ont la clé – est déposée sur le lit du Premier ministre. À l'intérieur, il y a un lot de dossiers à l'ordre du jour, chacun étant marqué « TOP SECRET », et rangés dans une enveloppe intitulée « Messages Spéciaux ». Churchill parcourt les synthèses de renseignement lourdement paraphrasés qui ont été décodés à Bletchley Park (à côté de l'actuelle Milton Keynes) au cours des vingt-quatre heures précédentes.

Dans la matinée du 12 décembre, quelques heures seulement après la première explosion, un téléscripteur de Bletchley Park imprime un message envoyé de Bordeaux à Marseille :

Suite à un débarquement de saboteurs anglais sur la rive sud de la Gironde le 8 décembre, quatre [*sic*] navires ont été sabotés le 12 décembre dans le port de Bordeaux.

Puis, dans la matinée du 14, Churchill lit le décryptage du bulletin n° 528 des services de renseignement de la marine allemande :

Les bâtiments allemands SS *Tannenfels*, SS *Portland*, SS *Dresden* et le français SS *Alabama* ont été endommagés par des explosions sous-marines à Bordeaux dans la matinée du 12 décembre, et il en a donc été déduit que des membres du groupe de sabotage qui ont débarqué sur la rive sud de la Gironde le 8/12 sont parvenus à atteindre Bordeaux. Tous ces navires étaient vides au moment des dégâts.

Ce ne sont pas les premières informations que Londres reçoit à propos du sort de l'Opération Frankton. Comme nous l'avons vu, quatre jours plus tôt, le 10 décembre, un communiqué du haut commandement allemand a annoncé la destruction, le 8 décembre, d'« une petite escadre de saboteurs britanniques », et le journal local de Bordeaux, *La Petite Gironde*, daté du 11, publie le même message : un groupe de saboteurs anglais a été éliminé sur la côte. Malgré l'exagération concernant la nature du « combat », ce communiqué relate simplement la capture du sergent Wallace et du Marine Ewart, mais il tend à faire croire à l'échec de l'opération. Commentant le communiqué, Mountbatten écrit au Premier ministre, le 16 décembre, en

proposant son interprétation personnelle de la situation. Il n'a reçu aucune confirmation du fait que Hasler ait été exclu du raid (ni d'ailleurs que Churchill en ait déjà eu connaissance d'une manière ou d'une autre). Mais il est plein d'espoir puisque le rapport allemand semble sous-estimer l'effectif du groupe de commandos.

« Il semble possible, note Mountbatten, que les Allemands n'aient intercepté qu'une partie des commandos. Le commandant du groupe est le major H.G. Hasler R.M. qui faisait probablement partie de la section de tête. » La référence faite dans le communiqué à une « petite escadre de saboteurs britanniques » indique que tous les commandos n'ont pas été interceptés, n'est-ce pas ? C'est certainement ce qu'espère Mountbatten. « La capture d'une section par les Allemands, note-t-il, ne compromet pas nécessairement l'autre section puisqu'ils ne transportent aucun document hormis des cartes. »

Il a raison, mais le Premier ministre connaît déjà l'issue du raid. Les nouvelles transmises par Bletchley le 12 décembre constituent donc la première preuve du succès de Hasler. Churchill en a été informé le 13 décembre et en a reçu confirmation dans la matinée du 14. Mais pour une raison inconnue, Mountbatten n'en connaît pas l'issue avant le 16.

Les communications ne semblent pas circuler correctement à Whitehall. Ce n'est que lorsque Churchill reçoit le mémo de Mountbatten, daté du 16 décembre, dans lequel le CCO commente le communiqué allemand du 10 que le Premier ministre se rend compte que le chef des Opérations Combinées n'est pas au courant de la bonne nouvelle. Le lendemain, Mountbatten apprend par le comité des chefs d'état-major que « des bons résultats ont apparemment été obtenus par une partie de la force Frankton ». Le Premier ministre consigne immédiatement « son appréciation de ce qui semble avoir été une opération extrêmement héroïque et entreprenante ». Ce même jour, un journal allemand a vent de la nouvelle et établit le constat quasiment mot pour mot qu'« un groupe de saboteurs britanniques a été intercepté et annihilé dans l'embouchure de la Gironde ». Cet article est ensuite repris par les services de presse internationaux et est publié dans les journaux britanniques dans les jours qui suivent.

D'autres confirmations du fait que le raid a été au moins partiellement couronné de succès ne tardent pas à arriver. Le 19 décembre, Bletchley Park décode un message secret envoyé par les Allemands à 11 heures, la veille : « On sait maintenant que les navires de Bordeaux, qui ont fait l'objet d'une

attaque par un groupe de saboteurs anglais le 12, déplorent de grosses avaries. »

Pour éviter l'embarras de ne pas tenir Mountbatten informé, dans une belle écriture penchée en marge de la feuille dactylographiée, on peut lire le message (probablement du général Pug Ismay) : « J'en informe le C.C.O. » Deux jours plus tard, le 21 décembre, une autre confirmation est reçue à Bletchley Park dans un rapport naval allemand secret indiquant que les « navires marchands *Dresden* et A*labama*, ainsi que trois autres bâtiments, ont subi des avaries à cause de mystérieuses explosions le 12 décembre. Deux des navires se trouvaient à Bassens et trois à Bacalan. Les dégâts sont réparables. »

Les Allemands se lancent sans tarder sur la piste des hommes. *Catfish* ne disparaît malheureusement pas dans les eaux brunes et tourbillonnantes de la Garonne, comme Hasler l'a espéré, mais il dérive au large de Blaye, tôt le 12, la poupe dressée à la surface. Cet après-midi, il est découvert par une patrouille fluviale et il est récupéré, comme *Cuttlefish*. Le lendemain, dans un message au commandement de Gascogne, le QG de Bachmann rapporte : « Dans l'après-midi du 12/12/42, deux canoës contenant des croquis, des mines *limpets*, des poches d'air, des grenades à main, des rations et divers équipements ont été trouvés près de Blaye, non loin de Bordeaux, et ont été conservés. »

La traque a commencé. Il paraît évident que les fuyards se trouvent sur la rive nord de la Gironde. Il a été demandé aux postes allemands et aux autorités de rester à l'affût de quatre dangereux commandos en liberté dans la région.

16

L’exécution

Dans l’obscurité et la confusion de la première nuit, souvenez-vous, *Cuttlefish* a été séparé de *Catfish* et *Crayfish* au niveau du môle du Verdon. Hasler et Laver les ont attendus dans l’ombre après les trois petits destroyers ennemis, Sparks soufflant à plusieurs reprises dans son sifflet de détresse imitant la mouette. Aucune réaction. Mais Mackinnon et Conway n’ont pas été victimes d’une sentinelle en alerte ou d’un obstacle sur l’eau : ce ne sont que l’immensité de l’eau et l’obscurité qui se sont alliées pour les séparer des autres.

Lorsqu’il se rend compte qu’ils sont seuls, Mackinnon fait preuve d’initiative et décide de continuer en se mettant en quête d’une cache pour la nuit. Pendant les trois nuits suivantes, ils remontent sans encombre en amont. La nuit du 10 décembre, ils se cachent sur l’île de Cazeau, probablement à quelques centaines de mètres seulement de l’endroit choisi par Hasler, Sparks, Laver et Mills. Des années plus tard, il est apparu que *Cuttlefish* avait été repéré par deux Français qui pêchaient sous le couvert de l’obscurité, malgré le couvre-feu. À 22 heures environ, lors de la seconde nuit du commando sur la Gironde, M. Raymond et son fils Jean sont installés aussi confortablement que possible dans leur barque après avoir déployé leur filet quand ils entendent un étrange bruit de battement qui se rapproche. Il fait un froid glacial et, craignant de voir arriver une patrouille allemande, les deux Français plongent sous le plat-bord, espérant que l’obscurité les protègera. Ce fut le cas. Ils observent en silence un canoë solitaire passer devant eux, à quelques mètres de là, les deux occupants se parlant doucement dans une langue qu’ils reconnaissent comme n’étant pas du français. Il ne faut que quelques instants au canoë pour disparaître dans la nuit, mais les deux hommes, effrayés par la rencontre, ramènent

rapidement leur filet et regagnent la rive. Le récit de leur vision est resté secret jusqu'à ce qu'il soit révélé à François Boisnier, en 2001.

La nuit du 10 décembre, quand Mackinnon et Conway quittent l'île de Cazeau, après trois jours de progression, un désastre frappe *Cuttlefish*. C'est le *Hauptmann* Heinz Corssen qui relate brièvement l'événement le 29 décembre, suite à l'interrogatoire des deux hommes. Il note que l'information provient de Conway, Mackinnon gardant obstinément le silence :

Son premier lieutenant et lui-même ont un accident au Bec d'Ambès près de la confluence de la Garonne et de la Dordogne, au cours de la dernière nuit avant l'exécution de la mission. Ils ont heurté un obstacle immergé, qui était invisible dans le noir. Le fond est percé et le bateau coule. Ils sont contraints d'abandonner leur canoë, ainsi que les explosifs et le reste du chargement, excepté le sac contenant l'argent, les rations et les cartes. Ils ne sont plus en mesure de poursuivre la mission. Ils passent la nuit sur l'île de Cazeau où ils sont retournés à la nage. Un pêcheur les a ramenés dans sa barque jusqu'à la rive ouest de la Garonne, où ils ont trouvé de l'aide à Margaux. Le nom du village a été communiqué à tous ceux qui se trouvaient à bord du sous-marin comme étant un endroit où ils trouveraient de l'aide. Le prisonnier affirme que de là, son lieutenant et lui ont marché jusqu'à La Réole. Ils ont marché pendant trois jours en passant la première nuit à la belle étoile et la seconde dans une ferme.

D'après des preuves réunies par la suite et fournies aux enquêteurs par Conway, Mackinnon et lui ont perdu contact alors qu'ils étaient dans l'eau. Ils n'ont pas nagé ensemble depuis la rive ouest de la Garonne et ils se sont retrouvés complétement par hasard dans un village le lendemain. Là, ils ont reçu l'aide de civils, ainsi que de la nourriture et des vêtements pour remplacer leurs uniformes trempés. Cette nuit-là, le 12 décembre, alors qu'à quelques milles de là, en aval, *Catfish* et *Crayfish* font leur approche finale sur leurs cibles à Bassens et Bordeaux – un pêcheur du village où ils ont trouvé refuge les fait traverser jusqu'à la rive opposée du fleuve, jusqu'au Bec d'Ambès. Ils se dirigent vers le Sud et, après avoir traversé la grande route Bordeaux-Paris prennent la direction du Sud-Est, vers la ligne de démarcation où ils pensent être en sécurité.

Corssen remet la parole de Conway en doute et se demande s'il dit bien toute la vérité à propos du « village des Français secourables », supposant qu'il doit s'agir de Margaux. D'un ton glacial, il remarque : « Le

SD Bordeaux découvrira ce qu'il en est de ce village, mais des signes semblent indiquer que le Marine essaye de cacher le vrai nom du village pour épargner les Français. » Il ne fait aucun doute que les deux hommes ont reçu une aide considérable de la part de la population locale, bien que nous n'ayons aucune information sur ce qu'ils ont fait entre la nuit où ils ont coulé – le 11 décembre – et le moment où ils ont été vus, cinq jours plus tard, dans le petit village de Baigneaux, sur la route entre Bordeaux et Sauveterre-de-Guyenne, à soixante-dix kilomètres de Margaux et cinquante kilomètres au sud-est de Bordeaux.

Il paraît clair que Mackinnon et Conway ont décidé de ne pas prendre la direction du Nord, jusqu'à Ruffec – peut-être que la perspective de devoir traverser la Garonne et la Dordogne les en a découragés – et de chercher plutôt à se rendre par leurs propres moyens jusqu'en Espagne ou de tenter de franchir la ligne de démarcation – très voyante sur leur carte – espérant rencontrer des membres de la Résistance qui les aideraient. Pendant son interrogatoire, Mackinnon insiste sur le fait qu'ils se dirigeaient vers l'Espagne. Le 20 avril 1956, Hasler écrit à C.E. Lucas Phillips :

Je ne pense pas que Mac prenait de risque quand il disait qu'il se dirigeait vers Bilbao ; c'est la direction opposée par rapport à Ruffec, et cela pouvait signifier qu'il voulait lancer d'éventuels poursuivants dans la mauvaise direction. Il pouvait aussi bien avoir réellement l'intention de se rendre à Bilbao, suite à des info[rmation]s qu'il aurait obtenues au cours de sa fuite. Je pense qu'il est quasiment impossible de deviner ce qu'il s'est passé avant qu'il n'arrive à Cessac. Tout ce que l'on sait, c'est qu'il a été vu pour la dernière fois au Verdon, et qu'il n'a pas posé de mines à Bordeaux. Rien n'indique où il a accosté ni quand. Je pense qu'il est parfaitement possible que, se sentant coupable de ne pas avoir atteint l'objectif, il se soit délibérément écarté de la route de Ruffec pour nous donner plus de chance de nous échapper.

Les dates concordent avec le fait qu'à partir du moment où ils ont été secourus et où on leur a donné des vêtements civils sur la rive ouest de la Garonne ou près de Margaux, les deux hommes ont marché pendant les heures d'obscurité. En supposant qu'ils aient quitté à pied le premier endroit où ils ont trouvé refuge, la nuit du 11, après avoir été transportés par bateau jusqu'à la rive est de la Garonne, ils se seraient trouvés à Baigneaux, épuisés et affamés, dans la soirée du 14. Suivant les cartes au 1:250 000 qui ont été trouvées sur eux lorsqu'ils ont été arrêtés, les deux hommes ont

parcouru la bonne soixantaine de kilomètres jusqu'à Baigneaux en trois nuits.

La suite des événements est racontée par François Boisnier, qui s'est entretenu, en 1999, avec M. Édouard Pariente, l'homme qui a rencontré Jim Conway, épuisé, dans le centre de Baigneaux, vers 18 heures dans la soirée du 14 décembre.[78] Pariente travaillait dans une carrière des environs et rentrait chez lui, après une longue journée de travail. Il commençait à faire nuit :

78 Pariente se souvient de ces événements comme se produisant le 16 décembre, mais d'après les preuves apportées par Jaubert, les hommes sont arrivés à Cessac le 14. Cela devait donc avoir lieu le 14, ce qui correspond aux trois jours et aux trois nuits passées à Cessac, suivis de l'arrestation à La Réole le 18.

Près de l'église j'ai vu un jeune homme qui avait belle allure dans des vêtements civils propres, mais qui semblait assez tracassé. Cela devait être un voyageur qui venait de descendre du bus qui était passé quelques instants auparavant. Le jeune homme s'est approché d'Édouard en lui parlant dans une langue qu'il ne comprenait pas. Il a toutefois saisi le mot « English » que l'homme a répété à plusieurs reprises en se montrant du doigt.

Pariente réalise que c'est un soldat anglais en fuite qui cherche un abri pour la nuit. Il le prend immédiatement en sympathie et se demande comment il pourrait l'aider. Tandis qu'il réfléchit, Conway fait signe à Mackinnon, qui se cachait non loin de là. Pariente remarque qu'il boite. Il est évident que les hommes ont besoin d'un toit sur la tête et de nourriture. Sa maison est beaucoup trop petite, alors il se demande si certaines de ses connaissances ne pourraient pas les aider. L'un de ses collègues, M. Pouget, accepte sur-le-champ de veiller sur les deux hommes ; et le lendemain, c'est au tour d'un autre collègue ; le surlendemain, un troisième collègue, M. Cheyraud, les escorte le long d'une voie ferrée abandonnée jusqu'à la fermette isolée de M. Louis et de Mme Louise Jaubert, près du village de Cessac.

En 1967, Louise Jaubert raconte que Cheyraud lui a demandé de s'occuper des deux Anglais, et c'est ce que font son mari et elle sans y réfléchir à deux fois. Comme Clodomir et Irène Pasqueraud, ce sont d'authentiques patriotes, même s'ils ne sont membres d'aucune organisation de résistance. Leur fils Roland a été dans l'armée et, en 1940, il a été évacué de Dunkerque par les Anglais. Une famille de Douvres s'est

très bien occupée de lui, mais dès qu'il a été rapatrié, il a été fait prisonnier et maltraité par les Allemands.
Deux jours avant Noël 1942[79], nous avons regardé par la fenêtre de notre petite maison et nous avons vu notre voisin, Monsieur Cheyraud, qui arrivait en longeant la voie ferrée. Il était suivi de deux étrangers qui, nous a-t-il dit, étaient des Anglais qui venaient de Bordeaux. J'ai éprouvé de la sympathie pour les jeunes hommes, mais nous nous sommes néanmoins assuré que ce n'étaient pas des agents de la police secrète allemande. J'ai lavé leurs vêtements pendant la nuit. Mackinnon avait un costume bleu en satinette et, quand j'ai lavé leurs sous-vêtements, j'ai été soulagé de voir qu'ils étaient de marque anglaise.

79 Ce n'est évidemment pas exact. La mémoire de Mme Jaubert lui joue des tours ; elle a une semaine de retard.

Pendant leur périple, Mackinnon s'était blessé au genou, la blessure s'était infectée et il avait du mal à marcher. Louise Jaubert le soigna du mieux qu'elle le peut. Malgré sa blessure, Mackinnon avait hâte de repartir – « peut-être surtout parce qu'ils savaient tous deux quel terrible danger leur présence nous faisait courir ». Mme Jaubert se souvient qu'ils avaient dit vouloir prendre la direction de Bilbao, au nord de l'Espagne. Entre-temps, son mari essaye, sans succès, de contacter des résistants de l'autre côté de la ligne de démarcation, à La Réole, une petite ville sur la voie de chemin de fer entre Bordeaux et Toulouse. S'il était possible de faire franchir la ligne de démarcation aux deux hommes, ils auraient plus de chance de s'échapper. Mais il parvient à négocier avec un homme du coin pour qu'il leur fasse franchir la ligne, en voiture, à Langon et qu'il les dépose à La Réole, où ils pourraient prendre le train pour Toulouse.

Au bout de trois jours chez les Jaubert, les hommes font leurs adieux. « Nous leur avons dit au revoir les larmes aux yeux, se souvient Mme Jaubert. Nous les avons embrassés comme si c'étaient nos propres fils – c'étaient de si gentils garçons. Plus tard, à notre grand désespoir, nous avons appris qu'ils avaient malgré tout fini par tomber entre les mains des Allemands. » Ils n'ont pas la moindre idée du sort qui attendait leurs visiteurs anglais.

Quand il interroge les fuyards quelques semaines plus tard, il est évident pour Corssen qu'ils ont beaucoup été aidés pour arriver jusqu'à La Réole : « On peut supposer que les deux Anglais ont rapidement reçu des vêtements

civils et de l'aide, et qu'ils ont atteint l'endroit où ils ont franchi la ligne de démarcation soit en train, soit en voiture, surtout du fait que le Marine porte des chaussures en toile très légère qui ne montrent aucun signe d'usure. Ils ont probablement dû franchir la ligne de démarcation près de Langon. » En 1945, Louis Jaubert suggère que Mackinnon et Conway ont passé la nuit après les avoir quittés (le 17 décembre) au village de Sauveterre, avant de franchir la ligne de démarcation.

C'est le matin du 18 décembre que la très observatrice femme du chef de la police de La Réole, tout aussi avide de plaire aux Allemands, répondant au nom de capitaine Olivier, repère deux étrangers qui marchent en ville. Elle remarque qu'ils ont l'air perdu. En tout cas, elle ne les a jamais vus auparavant. L'adjudant-chef Jean Barbance et le gendarme Pierre Hennequin sont envoyés s'enquérir de l'identité des deux hommes et, bien à contrecœur, ils arrêtent Mackinnon et Conway. Dès que les gendarmes se sont approchés d'eux, il leur a paru évident qu'ils étaient Britanniques. C'est Hennequin, qui parlait bien anglais et qui faisait déjà parti de la Résistance, qui s'adresse à eux.

Il observe que Mackinnon est clairement leur chef. Dans une déposition faite le jour de leur arrestation, Hennequin raconte que ce dernier a expliqué qu'ils fuyaient vers le Sud, en direction de l'Espagne, suite à leur participation au raid de Dieppe en septembre de cette même année. Il parle ouvertement, admettant qu'ils n'ont pas de papiers, et il semble clairement avoir l'impression que comme ils sont en Zone libre, les Allemands ne représentaient plus une menace. Il le décrit comme un engagé volontaire commandant trente hommes qui ont débarqué d'un bateau sans nom à Dieppe, qu'il a été coupé des combats dans la ville et qu'il n'a donc pas pu être évacué. « Quand nous nous en sommes rendus compte, explique Mackinnon, nous sommes partis dans la campagne, et depuis, avec l'un de mes hommes, nous sommes passés de ferme en ferme avec l'intention d'aller jusqu'en Espagne. »

Il insiste en affirmant qu'ils ont laissé leur uniforme à Dieppe et que des fermiers compatissants leur ont fourni des habits civils. Mackinnon s'efforce d'expliquer qu'ils n'ont jamais été capturés par les Allemands et qu'ils peuvent donc, à juste titre, être considérés comme des évadés par les Français de Vichy, ce qui leur vaut d'être internés ou, au pire, d'être emprisonnés. S'ils étaient des évadés, les autorités allemandes de la zone occupée seraient en droit de les réclamer comme ses prisonniers. Assez

confusément, Mackinnon continue en expliquant qu'ils avaient pour mission de détruire quelques usines et que, n'y parvenant pas, ils ont abandonné les explosifs qu'ils transportaient.

La destruction des usines de Dieppe ? Certainement pas. L'objectif évident du raid était d'arracher le contrôle du port de la Manche aux défenseurs allemands, pour quelque temps du moins. Le fait que des explosifs étaient impliqués, avec des usines pour cibles, pourrait suggérer que Mackinnon et Conway étaient en fait des saboteurs et non les simples soldats qu'ils affirment être. Au moment de sa fouille, Mackinnon est en possession d'un couteau de poche de l'armée, d'une petite scie métallique, d'une carte Michelin au 1:250 000 et de 600 francs. Le rapport de police annonce qu'il a « un sac à dos contenant une paire de chaussures, une boîte rectangulaire enfermant quelques comprimés de fer et de vitamines, une autre boîte avec quelques comprimés de stérilisation d'eau, un pull et une paire de bas ». Ce n'est pas vraiment le contenu du sac d'un soldat parti en excursion pour la journée en France ; il suggère plutôt une opération sous couverture.

En tant qu'officiers de police expérimentés, Barbance et Hennequin sont inévitablement soupçonneux envers ces deux vagabonds anglais bien équipés. Leur rapport est un modèle de minutie. Mackinnon est décrit comme mesurant un mètre soixante-dix-sept, ayant les cheveux et les sourcils châtain clair, le front et le nez droits, une petite moustache et une bouche « normale » ». Il a les yeux bleus, le visage ovale et le teint frais. Il porte un manteau gris sur un pull bleu, ainsi qu'un béret, des chaussures et des chaussettes jaunes. Les officiers de police remarquent qu'il boite légèrement à cause d'une blessure au genou gauche.

Quand les hommes sont amenés au poste de police, Hennequin leur sert d'interprète. Il s'efforce tant bien que mal de les protéger de son chef, qu'il sait être pro-allemand, en ne traduisant pas correctement ; mais Olivier s'en rend compte et, furieux, menace Hennequin de le punir s'il continue. « Quand il téléphone à son colonel à Montauban, le colonel Olivier reçoit l'ordre de "résoudre" le problème des Anglais », ce qui signifie qu'il ne veut pas que les Allemands en soient informés, et de les laisser tous les deux continuer leur route jusqu'en Espagne. « Quand il en est informé, dit Hennequin, le procureur est aussi pour taire l'affaire. »

On en est donc là quand, dans la matinée du 24 décembre, le téléphone sonne dans le bureau de l'avocat local, Marcel Galibert, qui vit et exerce au

89, rue Marcel-Badue, à La Réole. L'appel vient du bureau du juge d'instruction, le procureur public de La Réole, qui demande à Galibert de représenter les deux hommes au tribunal civil. Comme les hommes sont sans papier, ils sont en infraction avec l'article 2 du code criminel de 1938. Le procureur a du mal à expliquer qu'il veut que la loi soit appliquée dans sa forme la moins sévère, de façon à ce que les deux hommes puissent recevoir des papiers et être escortés rapidement à 250 kilomètres de là, jusqu'à la frontière espagnole. Il a choisi Galibert pour ses sympathies antigermaniques bien connues.

À ce moment-là, Mackinnon est à l'hôpital et Conway en prison. Galibert leur rend visite. Conway porte des vêtements assez usés. En 1945, quand on demande à Galibert de raconter l'incident, il se souvient que Conway ne parle pas français et qu'il n'est pas disposé à expliquer ce qui l'amène à La Réole. Mais c'est surtout la situation de Mackinnon à l'hôpital qui alarme M. Galibert. Soupçonnant les deux hommes d'être impliqués dans des activités clandestines, il est inquiet quand il trouve Mackinnon dans une unité sans surveillance, parlant librement avec les autres patients et entouré d'une dizaine de jeunes gens qui lui proposent des livres, des cigarettes et des fruits.

« Il m'a dit qu'il s'appelait Mackinnon et qu'il était officier, mais il n'a pas voulu me dire dans quelle branche, ni comment il a débarqué en France, ou comment il est arrivé à La Réole. Je lui ai fait comprendre que le juge d'instruction les a mis aux arrêts pour les empêcher d'être remis aux Allemands, et qu'ils seront probablement libérés le moment venu. J'ai dit que j'essayerai de les accompagner jusqu'à la frontière espagnole. » D'après lui, on avait tort de laisser Mackinnon s'entourer de tous ces jeunes gens. « Ils en ont parlé à leur famille et c'est peut-être à cause de cela que les Allemands ont été avertis de la présence des Anglais. » Hennequin est du même avis et remarque que deux des fils du capitaine Olivier font partie du groupe qui est allé voir Mackinnon à l'hôpital. « Toute la ville a été au courant, et cela a abouti à l'arrestation des Anglais. »

Mackinnon demande à Galibert s'il pourrait faire parvenir un message à sa mère, au 22, Clarendon Street, à Glasgow. Le 29 décembre, l'avocat écrit un mot adressé à la Croix-Rouge, en Suisse, et que Mrs Mackinnon reçoit en avril 1943. Le message est le suivant :

Chère Mrs Mackinnon

J’espère que vous allez bien, ainsi que votre famille. Ai vu John qui se porte bien et est en bonne santé.
Bien à vous,
Marcel Galibert

Nous avons laissé le caporal Laver et le Marine Mills sur la rive de la Gironde, à Blaye. Ils s’empressent de s’éloigner du fleuve. Mais après avoir sabordé *Crayfish* et s’être débattus pour escalader la rive, ils sont mouillés et couverts de boue.

Emportant leur trousseau d’évasion, ils trouvent un bois dans lequel ils se cachent pendant la première journée de leur fuite vers Ruffec, en direction du Nord-Ouest. Le samedi 12 décembre, ils marchent toute la nuit, laissant la ville de Reignac sur leur gauche et celle de Saint-Savin, sur la droite. Comme Hasler et Sparks, ils parviennent à franchir la route nationale 10, qui est très fréquentée. Le lendemain, ils se cachent, probablement dans un bois, et reprennent leur progression à la tombée de la nuit, le lundi 14 décembre. Aux premières lueurs du lendemain, mardi, les deux hommes, qui ont épuisé leurs rations d’urgence, tombent sur un don du ciel : une petite cabane isolée, qui n’est pas verrouillée et qui contient des réserves de nourriture, dont du pain, du lait, du vin et de la viande froide, dans un garde-manger. Même si la nourriture n’est pas fraîche, cela n’en demeure pas moins un festin qu’ils engloutissent avidement, car ils n’ont pas mangé correctement depuis une semaine. Le propriétaire de la cabane, Raymond Furet, qui n’était alors qu’un garçon de quatorze ans, a été interrogé par François Boisnier, en 2000 :[80]

80 Le Commando de l’impossible, page 119.

La ferme est située sur la commune d’Orignolles et porte le nom de *Chez Ouvrard*. Elle appartenait à mes parents qui habitaient le hameau voisin de Clérac… je [m’y] rendais à pied tous les matins à huit heures jusqu’à la tombée du jour. La nuit, la maison était vide, la porte restait ouverte. Ce matin-là, je constatai avec surprise que le garde-manger était vide et que mon ou mes visiteurs s’étaient restaurés sur place. Il n’y avait jamais de rôdeurs dans ce coin peu fréquenté. Ceux-là avaient laissé sur la table un bout de papier écrit en anglais que mon père s’empressa de brûler, de peur d’avoir des ennuis avec les Allemands.

À partir de ce moment-là, Laver et Mills deviennent trop confiants. N’ayant jusque-là vu pas âme qui vive et évitant consciencieusement les

zones habitées, ils baissent la garde et décident de continuer leur voyage de jour – ils sont toujours en uniforme – et de trouver une cachette moins voyante où ils pourraient dormir. Ils n'ont évidemment aucune raison de croire que, s'ils étaient capturés, ils ne seraient pas traités comme de simples prisonniers de guerre qui, après un interrogatoire peut-être un peu brutal, seraient conduits dans un camp de prisonniers en Allemagne. Comme Hasler et Sparks, ils n'ont pas la moindre idée du sort qui les attend s'ils sont capturés, et ils ne savent pas davantage que Wallace et Ewart sont déjà dans leur tombe.

Pendant la matinée, ils sont repérés par deux ouvriers agricoles qui, reconnaissant des étrangers, se rendent en toute hâte jusqu'au village de Montlieu-la-Garde, où il y a une petite garnison allemande, pour en informer la gendarmerie. C'est ainsi que commence leur chasse. En apprenant par les fermiers que deux hommes dépenaillés, portant ce qui ressemblait à un uniforme, se trouvent dans les environs, la police se met, avec réticence, à suivre leur piste. Les deux détracteurs ne sont pas des sympathisants, et ils insistent en affirmant que c'est leur devoir patriotique d'aider à capturer les fugitifs.

L'adjudant-chef Dupeyrou enfourche sa bicyclette et se met en chasse. La poursuite se termine plus tard dans la journée quand les deux hommes épuisés sont retrouvés endormis dans une grange à moins de deux kilomètres du lieu où ils ont pris leur petit déjeuner. Ils restent sous la garde de la gendarmerie pendant plusieurs jours, puis, le samedi 19 décembre, ils sont remis au SD à Bordeaux et enfermés dans la prison municipale. Le SD commence immédiatement ses interrogatoires. Laver demande à son interrogateur, le *Kapitänleutnant* Franz Drey du SD, si, à son avis, ils seront traités en soldats ou en espions. Drey répond (c'est en tout cas ce qu'il affirme aux enquêteurs des crimes de guerre plusieurs années plus tard) qu'il les « considère comme des soldats à cause de leur uniforme spécial portant les insignes de leur grade sur le bras ».

Quand il apprend l'arrestation de Laver et de Mills le 17 décembre, l'*Oberst* von Auer, chef d'état-major de la 708e Division d'infanterie, réalise que le raid des commandos sur le port n'est pas anodin. Il essaye de clore l'affaire en faisant une déclaration à toute la division :

Le 17/12/42, deux membres d'une unité de sabotage britannique ont été faits prisonniers dans le secteur de Jonzac, au nord de Bordeaux. D'après leur interrogatoire, il ne fait aucun doute qu'il y a un lien entre ces hommes

et les actes de sabotage perpétrés le 12/12 contre des navires dans le port de Bordeaux, et que les hommes faits prisonniers près de l'estuaire de la Gironde le 8/12 appartenaient à la même unité de sabotage. Celle-ci se compose d'environ treize hommes. Ils sont arrivés par sous-marin avec des bateaux pliables, puis ils sont parvenus jusqu'au port de Bordeaux avec cinq bateaux en profitant de la marée. À la renverse, les bateaux se cachaient dans des abris secrets. Des avaries ont été provoquées par la pose d'explosifs magnétiques sur des navires.
Huit ou neuf hommes de cette unité de sabotage sont toujours en liberté. Il est décourageant que cet événement ait pu se produire, bien que les unités en aient été averties après l'arrestation des deux premiers saboteurs. Cela prouve qu'il y a de la négligence dans certaines zones et que les soldats n'ont pas été formés correctement concernant le danger de telles actions ennemies. En conséquence de quoi il a été ordonné ce qui suit :

1. Tout le personnel doit être informé de chaque acte de sabotage communiqué de sorte que chaque soldat soit alerté des méthodes de combat fourbes employées par l'ennemi.
2. Les missions de sentinelle et de patrouille doivent non seulement être effectuées en suivant les méthodes traditionnelles, mais il faut faire preuve d'une plus grande capacité d'adaptation pendant les patrouilles. Il faut procéder à des contrôles surprises, à des raids et à des fouilles. Des précautions particulières sont requises pendant les relèves.
3. Les actes de sabotage, les attaques, et les moindres soupçons de sabotage, doivent être rapportés au quartier général du secteur dans les plus brefs délais.
4. Promettre des récompenses pour la prévention d'actes de sabotage encouragera les initiatives et le zèle. Au contraire, la négligence doit être sévèrement punie.

Les futures attaques ennemies de ce type seront déjouées si les soldats sont vigilants et si les quartiers généraux des secteurs concernés s'acquittent de leur devoir avec vigilance.

Entre-temps, à Wilhelmshaven, le 26 décembre, le *Hauptmann* Heinz Corssen reçoit l'ordre de se rendre à Bordeaux pour interroger quatre autres Royal Marines britanniques qui ont été capturés, deux d'entre eux sont sous la garde des Allemands et les deux autres sous celle des Français, dans la

ville de La Réole, mais ils seront bientôt amenés à Bordeaux. Corssen doit accompagner son supérieur immédiat, le *Fregattenkapitän* Dr Krantz, en passant par Paris, où ils reçoivent plus d'instructions.

C'est au QG du haut commandement, à Paris, que le *Fregattenkapitän* Lange leur apprend la surprenante nouvelle selon laquelle les prisonniers sont exécutés à la fin des interrogatoires. Corssen et Krantz sont tous les deux très choqués quand ils apprennent que Wallace et Ewart ont déjà été fusillés. Demandant à voir un exemplaire du *Kommandobefehl* pour vérifier ces instructions par eux-mêmes, on leur répond qu'il n'est pas disponible car il a été détruit après sa lecture. N'étant toujours pas satisfaits, ils rendent visite à l'amiral Meisel, où on leur répète la même histoire. Corssen atteste auprès des enquêteurs des crimes de guerre, des efforts particulièrement intensifs que Krantz et lui déploient pour comprendre la nature des interrogatoires qu'on leur demande de mener, et leur issue pour les prisonniers :

Dr Krantz et moi-même, nous sommes rendus en voiture [pour voir] l'*Oberstleutnant* [Wilhelm] Meyer-Detring à l'OBWest pour pouvoir consulter l'ordre du Führer. Meyer-Detring nous annonce que là aussi l'ordre a été détruit conformément aux instructions. Soit là, soit plus tard au bureau du contre-espionnage à Bordeaux, Dr Krantz est informé en ma présence que l'exécution des deux premiers prisonniers a été expressément ordonnée par le QG du Führer. D'après une demande faite par téléphone, le rapport indiquant que l'exécution a bien eu lieu devait être transmis au quartier général du Führer à un horaire précis. Le message était signé par Warlimont, WFSt. Le troisième QG auquel le Dr Krantz et moi-même nous nous rendons est celui du SD à Paris. Le Dr Krantz y parle au *Sturmbannführer* Dr Knochen en ma présence. Là aussi, le *Führerbefehl* a déjà été détruit.

Il paraît clair que les deux hommes sont alarmés par ce que le SKL a déjà décrit comme une « innovation par rapport au droit international », même si leur détermination à démêler le vrai du faux à propos du *Kommandobefehl* ne les empêche pas de faire leur devoir comme on le leur a demandé. La nuit suivante, le Dr Krantz et Corssen se rendent à Bordeaux en train. Laver et Mills sont déjà sous la garde du SD et logés à la prison municipale. À leur arrivée, Krantz et Corssen sont d'abord briefés par l'*Oberstleutnant* Lohrscheider et des membres de l'Abteilung IIIM, ainsi que par le *Kapitänleutnant* Franz Drey, officier en second du SD local, à propos de

l'attaque des briseurs de blocus. Ils peuvent aussi voir *Catfish* et *Crayfish* qui ont été sortis du fleuve près de Blaye.

Entre-temps, le 29 décembre, deux sous-officiers de l'Abwehr de Bordeaux arrivent sans avoir été annoncés au poste de police de La Réole. Le gendarme Marcel Drouillard est de garde à ce moment-là. En 1945, il dira aux enquêteurs sur les crimes de guerre que les Allemands ont demandé à interroger les deux prisonniers britanniques. Drouillard prétend ne pas comprendre de quoi ils parlent, mais ses deux visiteurs insistent pour parler à son supérieur. À contrecœur, Drouillard décrit la situation à l'adjudant-chef Espère, qui refuse que les Allemands aient accès aux prisonniers, affirmant qu'ils sont détenus au nom du procureur local parce qu'ils sont arrivés en France sans papier, ce qui exige qu'ils passent par la procédure légale adéquate.

Les deux Allemands, qui ne sont pas le moins du monde impressionnés, insistent pour parler au procureur. Mais celui-ci refuse aussi d'accéder à leur demande. Ils repartent furieux, clamant haut et fort qu'ils seront de retour dans la soirée. Tenant parole, à 23 heures, ils reviennent à La Réole accompagnés de camions remplis de soldats allemands armés jusqu'aux dents (une cinquantaine) et encerclent le poste de police et l'hôpital. Drouillard remarque qu'un quart d'heure environ avant l'arrivée des Allemands, un coup de téléphone a été reçu au poste de police de la part du ministère de l'Intérieur à Vichy, ordonnant à la police de remettre les prisonniers aux Allemands.

Mackinnon et Conway sont remis à la garde des Allemands, rejoignant Laver et Mills à la prison civile de Bordeaux. Mais à la lecture des rapports d'interrogatoire, il est clair qu'au début au moins les deux hommes sont gardés séparément et qu'ils n'ont pas connaissance de la présence de l'autre équipage. Le lendemain, les deux Royal Marines sont interrogés par le Dr Krantz et Heinz Corssen.

Le 3 janvier, Corssen termine son rapport. Alors que Mackinnon refuse de divulguer quoi que ce soit de plus que son nom, son grade et son numéro de matricule, Laver et Conway parlent plus librement, pensant peut-être que l'attaque étant passée, il n'y a guère de danger à dire ce que les Allemands savent probablement déjà. Ils tentent de semer la confusion dans l'esprit de leurs interrogateurs, mais en assemblant les différents récits, Corssen parvient à tracer le tableau complet de l'Opération Frankton. Il énonce explicitement, par exemple, que Mackinnon et Conway « ne mentionnent

pas l'implication des quatre autres bateaux ». En effet, le rapport indique que Mackinnon refuse de parler. De même, Mackinnon et Conway refusent de divulguer des informations sur les Français qui les ont aidés dans leur fuite.

Le rapport d'interrogatoire, désormais accessible aux Archives nationales, constitue une analyse remarquablement complète du recrutement, de l'entraînement et du déploiement de la Section n° 1, et il mentionne également le nom des autres fuyards : le caporal Sheard, le major Hasler et le Marine Sparks. Il contient des informations sur les nouvelles formes d'attaques portuaires développées par le RMBPD. Corssen note : « À l'avenir, il faut s'attendre à voir utilisées des torpilles spéciales qui seraient pilotées par deux hommes qui les chevaucheraient. Seul le torse des hommes serait visible à la surface. » De même, il apparaît que la Section n° 2 n'a pas encore été déployée en opération, ce qui indique qu'un second raid aura probablement lieu. « Il faut s'attendre à un autre déploiement de commandos de démolition contre des navires, prévient Corssen, qui ajoute : Leur entraînement à Portsmouth est identique à celui de la "Section Une" ». Le lieu et l'heure de la prochaine mission ne peuvent pas être établis, mais il est probable qu'elle aura lieu dans un proche avenir. »

Les affaires qui ont amené Krantz et Corssen à Bordeaux sont terminées le jeudi 5 janvier 1943 et le lendemain, les deux hommes rentrent à Paris. Là, le Dr Pheiffer, de l'Abwehr, exige que d'autres interrogatoires soient menés sur les captifs, ce qui contraint Corssen à retourner brièvement à Bordeaux. « Je n'ai rien appris de nouveau, se plaint Corssen, et je suis rentré à Paris, et de là, à Wilhelmshaven, le 13 janvier. »

Nul ne sait quand exactement les quatre prisonniers ont finalement été transportés à la prison de Fresnes, à Paris. Mais on sait que le jeudi 23 mars, Laver et Bill Mills ont été sortis de leur cellule et exécutés, conformément aux instructions précises de Hitler à propos du sort réservé aux commandos capturés. Leur lieu d'inhumation demeure inconnu, bien que dans un document daté de 1945, les Allemands affirment que leurs dépouilles ont été enterrées au cimetière de Bagneux. D'après d'autres registres allemands tentant d'étouffer le scandale du *Kommandobefehl*, on sait que cette affirmation est fausse. L'Amirauté a tenté par deux fois, *via* la Croix-Rouge, d'obtenir des informations de la part des autorités allemandes à Berlin – qui étaient habituellement plutôt disposées à coopérer concernant

le sort qui a été réservé aux disparus, mais à chaque fois, la réponse a été négative. Il est évident qu'elles ont quelque chose d'horrible à cacher.

17

Le retour au bercail

Le restaurant *La Toque blanche*, à Ruffec, dans lequel Hasler et Sparks entrent discrètement, à midi, le vendredi 18 décembre 1942 est un établissement qui appartient à Yvonne Mandinaud et qui propose des menus ouvriers. Alix Mandinaud, sa sœur, y est serveuse et René, son frère, travaille en cuisine. Alix jette un coup d'œil aux deux hommes qui viennent d'entrer et remarque immédiatement leur état crasseux et déguenillé. La regardant à peine, ils se dirigent vers le coin le plus isolé de la salle. Alix leur laisse quelques instants avant de s'approcher d'eux pour leur proposer le menu du jour. L'un des hommes, grand et portant une imposante moustache blonde, répond d'un ton hésitant qu'il veut voir le menu. Son accent est inhabituel, se dit-elle. Se pouvait-il qu'il soit Allemand ?

Elle se dirige vers le bar pour y prendre une feuille manuscrite et quand elle retourne auprès des hommes, un je-ne-sais-quoi à propos de leur apparence l'incite à leur faire remarquer : « Il faut un ticket de rationnement pour la plupart des plats à la carte, sauf pour la soupe. » Les étrangers gardent le silence pendant quelques instants, avant que le plus grand réponde lentement en lui demandant deux bols de soupe et du vin. À la cuisine, elle parle des deux hommes à René, suggérant qu'ils sont probablement hors-la-loi, car ils ne semblent pas avoir de tickets de rationnement. Son frère hausse les épaules et fait remarquer qu'il doit s'agir de déserteurs allemands, ce qui est un phénomène pas si rare en France à cette époque. En tout cas, ce ne sont pas leurs oignons et la survie sous l'occupation dépend dans une large mesure du fait de ne rien voir et de ne rien dire.

À ce stade, Hasler et Sparks sont désespérés. Ils ont froids, ils ont faim et ils sont au bout du rouleau. Ils sont conscients de leur état de délabrement (ils portent toujours leur sac en toile de jute sur l'épaule). Ne sachant pas

comment faire pour aborder un résistant, Hasler décide de risquer le tout pour le tout auprès de la serveuse étrangement compatissante. Griffonnant un mot, il le glisse dans un billet de 500 francs qu'il plie et le lui remet après qu'ils aient englouti leur soupe. Prudemment, ils la regardent tandis qu'elle repart vers le bar, regarde l'argent et le bout de papier, et vaque à ses occupations comme si de rien était. Hasler avait écrit : « Nous sommes des soldats anglais évadés. Connaissez-vous quelqu'un qui pourrait nous aider ? » Resservant de la soupe aux deux hommes, elle leur dit d'attendre jusqu'à ce que les autres clients soient partis et qu'elle ferme le restaurant. Elle repart à la cuisine. Inquiets, Hasler et Sparks se regardent. Et si elle était partie les dénoncer aux Allemands ?

Mais par la meilleure des bonnes fortunes, les deux fuyards sont bien tombés : bien qu'ils ne soient membres d'aucun groupe de la Résistance, les Mandinaud sont néanmoins disposés à aider les deux hommes. Mais comment être sûr que ce ne sont pas des agents provocateurs ? Sans tarder, René contacte l'inspecteur des impôts, Jean Mariaud qui, à son tour, demande conseil à un ami, un certain M. Pailler, qui est un enseignant à la retraite qui a vécu de nombreuses années en Angleterre. Quand il rencontre Hasler et Sparks plus tard dans la soirée, dans l'appartement qui se trouve au-dessus de *La Toque blanche*, il peut affirmer sans équivoque que Sparks est bien celui qu'il affirme être : « C'est un Cockney. Aucun Allemand ne pourrait imiter cet accent. »

Les hommes sont donc bien britanniques. Mais comment le petit groupe réuni cette nuit-là dans le café fermé allait-il pouvoir prendre contact avec le réseau de résistance que Hasler affirme avec insistance avoir reçu pour consigne de contacter ? Ils savent toutefois que M. François Rouillon, le gérant de l'*Hôtel de France,* devant lequel les hommes étaient passés plus tôt dans la journée, a des sympathies envers les Alliés, et que Marthe Rullier, la représentante locale de la Croix-Rouge, est amie avec la comtesse de Milleville, qui est anglaise. Peut-être pourront-ils les aider ?

Par chance, ils sont tombés sur la clé qui déverrouille la porte permettant d'entrer dans l'univers secret du réseau Marie-Claire. Marthe Rullier peut faire plus que contacter Mary Lindell : elle est la représentante de Marie-Claire à Ruffec depuis 1940 et elle peut s'arranger pour que les Mandinaud et Jean Mariaud soient amenés en lieu sûr dans une ferme (la « Ferme B ») qui est habitée par Armand Dubreuille et sa femme Amélie et qui se trouve dans le hameau de Marvaud, près de Saint-Coutant, sur la ligne de

démarcation. François Rouillon est aussi membre du réseau de Mary Lindell et, depuis 1940, il a accueilli de nombreux soldats alliés en fuite dans son hôtel. C'est donc ainsi que l'après-midi du lendemain, cachés à l'arrière de la camionnette du boulanger conduite par René Flaud (le beau-frère de Mariaud) et un jeune homme qui s'appelle Fernand Dumas qui sait comment se rendre à la cache, les hommes entament la phase suivante de leur périple. Mais désormais, ils n'ont plus à s'en remettre à leur seule présence d'esprit, mais au courage, au sacrifice et à la débrouillardise de membres de la population française qu'ils ne connaissent même pas.

Hasler et Sparks, faisant une entière confiance à leurs nouveaux amis, sont conduits par des routes secondaires jusque dans un bois, à une trentaine de kilomètres de là, au sud-est du village de Benest, où ils patientent nerveusement jusqu'au crépuscule. Après s'être assurés qu'il n'y a pas d'Allemands ni de patrouilles de gendarmerie aux environs, les hommes et leur escorte ne tardent pas à traverser les champs pour se rendre à la ferme. La détermination dont font preuve Dumas et Flaud pour prendre des risques qui auraient pu les mener à l'échafaud, pour des hommes qu'ils ne connaissent pas, en dit long sur le patriotisme des hommes et femmes de Ruffec. L'arrivée impromptue des deux Royal Marines a déclenché une résistance immédiate aux forces d'occupation. Les connaissances des Mandinaud ont bien conscience que Hasler et Sparks ont eu beaucoup de chance : beaucoup de gens à Ruffec auraient pu les dénoncer aux Allemands. « Je sais que je me serais fait fusiller si je m'étais fait prendre, se souvient Mariaud. Si j'avais pensé aux conséquences de mes actes, je n'aurais rien fait. Mais je n'y ai pas songé. Je sais que j'ai eu de la chance. Les gens avaient peur. Il était impossible de savoir qui était votre ami ou votre ennemi. Mais j'ai fini par savoir qui était collabo. »

Armand Dubreuille et sa femme ont été désagréablement surpris de voir les hommes apparaître sur le pas de leur porte à 20 heures ce soir-là. Dubreuille avait accepté de donner refuge à des fuyards et des évadés envoyés par Mary, mais dans le cas présent, il n'a pas été averti d'une arrivée prochaine. Là, devant lui, se tiennent trois hommes, la nuit, qui lui demandent l'hospitalité. Son souci immédiat est de savoir s'ils sont bien ceux qu'ils prétendent être. Pourquoi la comtesse de Milleville ne l'a-t-il pas prévenu d'une arrivée imminente ? Il connaît Fernand Dumas, bien que très vaguement : il est déjà venu une fois ou deux à la ferme avec la comtesse. Mais qui sont les deux autres ? Se pouvait-il qu'ils soient des

agents allemands, se servant de Dumas qu'ils ont arrêté pour démanteler le réseau ?

Visiblement, le mot de passe « Marie-Claire » le rassure, et il les fait entrer. Dumas explique rapidement en français l'histoire des deux hommes, il dit que plusieurs personnes de Ruffec s'en sont portées garantes, et que pour une raison quelconque, la nouvelle de leur arrivée a dû s'égarer. Quoi qu'il en soit, pouvait-il faire passer la nouvelle à la comtesse, pendant que les hommes restaient avec eux, de façon à ce que des dispositions soient prises pour la suite de leur périple ?

Armand et Mme Dubreuille installent Hasler et Sparks aussi confortablement que leur sécurité le leur permet. Voici ce qu'Armand leur dit et qu'il relate à François Boisnier en 2002 :

C'est la première fois que nous avons des Anglais. Ne sortez pas de la chambre pendant la journée et gardez les deux portes fermées à clé. Vous pourrez prendre l'air, la nuit, dans la cour. Si la nécessité vous oblige à sortir pendant le jour pour vous rendre aux commodités, la petite cabane adossée à l'étable, vérifiez bien qu'aucune personne étrangère ne peut vous voir. De notre côté, ma femme et moi ne pouvons modifier le rythme de nos activités, préparez-vous donc à l'isolement jusqu'à la nuit. Nous vous parlerons plus longuement demain, ma femme va vous apporter à dîner dans votre chambre.[81]

81 Le Commando de l'impossible, page 142.

Ni Armand ni sa femme ne parlent anglais ; ils doivent donc tous s'en remettre au français rudimentaire de Blondie pour communiquer. Mary Lindell était préalablement convenue avec Armand Dubreuille que les « colis » acheminés par le réseau ne resteraient que deux ou trois jours. Mais, Hasler et Sparks vont rester cachés à la ferme, malgré l'inquiétude croissante des Dubreuille, pendant dix-huit longues journées.

Être enfermés est déjà assez difficile pour les fuyards, mais c'est encore plus inquiétant pour les Dubreuille. C'est une durée dangereusement longue pour accueillir des « terroristes » aussi recherchés. Au moins, les hommes en profitent pour manger les bons repas qui leur sont servis régulièrement : la nourriture est bien plus abondante dans les fermes qu'en ville. C'est l'ennui qui irrite le plus Sparks. Hasler parvient à se plonger dans les quelques livres disponibles (en français et en anglais) et dans la lecture quotidienne du journal local. Il écoute aussi tous les bulletins

d'informations nocturnes de la BBC. Mais cette forme de détente est parfaitement étrangère à son compagnon. Hasler se sert même de son canif pour sculpter un elfe jouant de la trompette dans un morceau de bois.

Les jours s'écoulent lentement, semblant devenir de plus en plus longs. Ils sont arrivés dans la soirée du 13 décembre. Noël est passé, puis le Nouvel An, toujours sans nouvelles de Mary Lindell. Leur solitude leur pèse, tout comme le manque total d'informations. Puis, enfin, le 6 janvier, à midi, un courrier arrive du réseau Marie-Claire : c'est le fils de Mary, Maurice, âgé de dix-neuf ans. Il leur explique la raison de ce retard. Mary et un collègue étaient partis faire la reconnaissance d'un point de passage pour franchir la ligne de démarcation, près de la ville de Loches, à près de cent cinquante kilomètres au nord de Ruffec, quand elle a été renversée par une voiture conduite, pensent-ils, par des collaborateurs locaux la soupçonnant d'avoir des activités antiallemandes. Grièvement blessée, sa vie n'avait tenu qu'à un fil, mais elle a eu la chance de tomber entre les mains de sympathiques médecins français qui étaient aussi des patriotes. En ce moment, elle est en convalescence à Lyon, et Maurice va les y accompagner.

Lyon, à l'est de la France, non loin de la frontière suisse, ne se trouve pas sur le chemin le plus court pour atteindre l'Espagne, mais c'est une ville relativement sûre, où Maurice et sa mère peuvent leur procurer des papiers d'identité et les préparer en vue du voyage pour Perpignan, avant l'assaut final sur les Pyrénées. Lyon est aussi à cent cinquante kilomètres de Genève, en Suisse neutre, où Mary a prévu de partir déposer et récupérer des messages du consul britannique. Même si les Allemands ont pénétré dans la Zone libre après le débarquement allié en Afrique du Nord française, en novembre 1942, ils ne sont pas aussi omniprésents qu'ils le deviendraient plus tard. Ce sont les zélés fonctionnaires de Vichy qui représentent le plus grand danger, dans les transports publics et aux postes de contrôle. Mais Maurice semble calme et insouciant alors qu'ils se préparent pour leur long voyage, de plus de quatre cents kilomètres, jusqu'à Lyon. Ils rouleront en bicyclette vers le Sud, en passant par les routes de campagne, jusqu'à la ville de Roumazières-Loubert, où ils prendront le train de nuit pour Lyon, *via* Limoges et Clermont-Ferrand. Les points de contrôle sont rares, et avec un peu de chance, ils les franchiront sans difficulté. Ils n'ont pas beaucoup le choix.

Faisant leurs adieux aux courageux Dubreuille, ils leur promettent de leur faire savoir par la BBC quand ils seront de retour en Grande-Bretagne. En s'inspirant du thème du message qu'ils prévoyaient d'envoyer aux Pasqueraud, Hasler et Armand conviennent de la phrase « Les deux poulets sont bien arrivés ».[82] Dans une lettre attestant de l'aide d'Armand, écrite le 3 août 1945, Hasler se trompe sur la durée de leur séjour, indiquant qu'ils sont restés « environ un mois ». Cela leur a certainement à tous paru très long.

82 Les messages finissent par être envoyés fin avril 1943.

L'après-midi, ils pédalent jusqu'à Roumazières-Loubert, Maurice assis sur la barre de la bicyclette de Bill Sparks (Maurice ne sait pas faire de vélo) et ils arrivent à la gare à la tombée de la nuit. Maurice passe devant pour acheter leurs trois billets de troisième classe, demandant aux deux hommes de monter dans le train du côté de la voie, plutôt que par le quai, juste avant le départ. Maurice a raison : personne ne fait attention à eux et ils arrivent sans encombre à destination le lendemain matin. Mais Sparks a une frayeur quand ils sortent de la gare. Il porte un sac de linge propre portant des étiquettes en anglais que Hasler tient à garder pour pouvoir prouver, au cas où ils étaient pris, qu'ils ne sont pas des espions. Au moment où il approche du garde-barrière, Sparks est accosté par un homme en uniforme qu'il prend immédiatement pour un gendarme. Pris de panique, il lance le sac à l'homme et s'enfuit dans la foule. « Le policier a mon sac », bredouille-t-il à Hasler, à bout de souffle, tandis qu'ils s'éloignent aussi vite et discrètement que possible de la gare.

Mais personne ne les poursuit. Maurice les précède en gardant ses distances, et ils suivent ses moindres mouvements, montant et descendant de tramway tandis qu'ils traversent la ville, grouillante d'activité matinale. Ils finissent par arriver à un groupe d'immeubles. Montant les escaliers derrière le jeune homme, ils entrent dans un appartement. Là, assise dans un fauteuil, les attend Mary Lindell, une jambe dans le plâtre, l'épaule et la clavicule enveloppées d'un épais bandage. Ses blessures, comme les hommes le remarquent immédiatement, ne diminuent en rien l'autorité de cette remarquable femme débordante d'énergie. Sans tarder, elle leur explique à nouveau les raisons de leur séjour forcé chez les Dubreuille et leur apprend, au passage, qu'ils devront rester un certain temps à Lyon.

« Mon passage pour franchir les Pyrénées a été interrompu, ajoute-t-elle. Vous devrez rester ici jusqu'à ce que j'aie pris d'autres dispositions. »

Les deux hommes sont immédiatement frappés par la force de caractère de Mary. C'est une femme qui sait mener sa barque. Regardant horrifiée la splendide moustache de Blondie, elle lui dit dans des termes sans équivoques : « Débarrassez-vous de cette chose. Elle est beaucoup trop repérable. » Tendant à Hasler une paire de ciseaux à ongles, elle l'envoie à la salle de bains pour qu'il coupe ses bacchantes. Sparks est étonné de le voir obéir docilement, bien que Mary doive s'y reprendre à deux fois avant d'être satisfaite de la disparition de l'outrageux ornement.

Hasler et Sparks vont rester à Lyon pendant un mois, la monotonie de leur emprisonnement n'étant que brièvement interrompue par leurs nombreux déménagements discrets. On peut entrevoir la nature du réseau Marie-Claire d'après la description que fait Hasler de leur hébergement. Les deux hommes sont parfois séparés en fonction des logements qui sont disponibles :

On m'a envoyé habiter chez M. [Paul] et Mme Bonnamour.
Mme Bonnamour est l'une des filles de M. Barr, directeur de la banque Barclay, sur Baker Street. Je suis resté six jours chez eux, à l'exception d'une nuit au cours de laquelle j'ai été envoyé à un appartement appartenant à Paul Reynauld. Carter[83] a ensuite été autorisé à utiliser une grande villa de M. Barr dans les faubourgs, au nord de Lyon. Sparks m'y a rejoint et une jeune Française qui assiste Carter s'est occupée de nous [pendant six jours].[84]

83 Un Français parlant anglais qui habite à Lyon et qui travaille pour le réseau Marie-Claire.

84 Paul Bonnamour a commencé à aider les évadés dès 1941, et il est étroitement lié au réseau PAO (le réseau « Pat O'Leary »). Voir Résistance en Côte d'Or, de Gilles Hennequin, imprimerie Darantière, 2010.

La question de l'établissement des faux papiers est promptement réglée. Mary dit alors à Hasler qu'elle doit se rendre à Genève pour rencontrer Victor Farrel à propos d'un autre itinéraire pour franchir les Pyrénées, et qu'elle pourrait en profiter pour emporter un message qu'il voudrait transmettre à Londres. Il accepte avec enthousiasme, mais se préparant à écrire sa missive, il est très abattu quand il se rend compte qu'aussi bien Sparks que lui ont oublié une partie du code des prisonniers de guerre qui leur a été enseigné dans les semaines qui ont précédé leur départ. Tant

d'événements se sont produits depuis que le code a été gommé de leur mémoire. Espérant que le MI9 parviendrait à déchiffrer ce qu'il allait écrire, Hasler résume brièvement l'opération.

C'est la première confirmation officielle à ceux qui sont restés à la maison que quelques hommes au moins ont survécu et qu'ils rentraient progressivement. Jusque-là, les Opérations Combinées avaient été dans l'ignorance totale du devenir des dix membres du RMBPD qui avaient été débarqués du HMS *Tuna* il y a tant de semaines, au début du mois de décembre. Cela semblait remonter à des années. D'après les messages allemands décryptés et les rapports de reconnaissance de la RAF, ils savaient que l'attaque avait au moins partiellement réussi, mais ils étaient sans nouvelles des Royal Marines. Tout ce qu'ils savaient, c'était qu'« un petit groupe avait été éliminé au combat ». Hasler remet le message suivant à Mary :

COHQ. *Tuna* a lancé cinq cockles le 7 déc. *Cachalot* déchiré dans l'écoutille. Capitonner les écoutilles. *Coalfish* perdu dans contre-courant au SO de Pte de Grave ; sort inconnu. *Conger* chaviré, l'équipage a peut-être regagné côte. *Cuttlefish* perd formation près du Verdon ; sort inconnu. *Catfish* et *Crayfish* cachés dans buissons Pte aux Oiseaux ; trouvés par Français mais pas trahis. Le neuf, dans des haies à cinq milles au nord de Blaye. Le dix, dans un champ à l'extrémité sud de Cazeau. Le onze, dans des roseaux à vingt-cinq mètres au sud opp pontons Bassens sud. Attaque le onze. *Catfish* à Bordeaux Ouest : trois sur un cargo, deux sur machines de *Sperrbrecher*, deux sur arrière d'un cargo, une sur arrière d'un petit pétrolier. *Crayfish* à Bassens Sud : cinq sur gros cargo, trois sur petit paquebot. Partis ensemble même nuit. Séparés et sabordés cockles un mille au nord de Blaye. Sparks avec moi. Sort équipage *Crayfish* inconnu. Hasler.

Le message est envoyé, reçu et décodé le 23 février 1943. « C'était l'allégresse à Londres et à Portsmouth, se souvient Airey Neave, en apprenant les nouvelles des deux Commandos. [Le brigadier] Crockatt [du MI9] à Beaconsfield reçoit un déluge de félicitations, même si c'est par le plus pur des hasards que les deux hommes se sont rendus à l'*Hôtel des Toques blanches* [*sic*] à Ruffec. »

Presque un mois plus tôt, les dix Royal Marines avaient été officiellement « portés disparus » et leurs familles avaient été informées. À son domicile de Catherington, dans le Hampshire, le 30 janvier, Annie Hasler a reçu un télégramme impersonnel de l'Amirauté : « Sommes au profond regret de

vous annoncer que votre fils le capitaine (Major) HG Hasler OBE RM a été porté disparu en service actif. » Quelques jours plus tard, le 2 février, arrive une lettre officielle qui a été glissée dans une enveloppe marron que les facteurs du pays ont appris à redouter. Elle confirme la nouvelle donnée par le télégramme, mais en y ajoutant un soupçon d'espoir. Il y est expliqué que Hasler « a été porté disparu en service actif alors qu'il participait à un raid sur la côte ennemie. Ses Seigneuries [de l'Amirauté] me chargent de vous exprimer leur plus profonde sympathie pour les grandes inquiétudes que ces nouvelles doivent vous occasionner, et de vous assurer que toute information complémentaire qui pourrait être obtenue vous serait immédiatement communiquée. » Il n'y a aucune trace dans les documents de Hasler qu'Annie Hasler ait jamais été informée du message décodé envoyé de Genève, le 23 février 1943, qui constitue la première preuve qu'il a survécu à l'attaque.

Au retour de Mary Lindell de Genève (elle est d'abord passée par Berne), ils apprennent que ses activités seront transmises à un autre réseau, qui n'est autre que le réseau Pat O'Leary, ce que les hommes ne savent pas, qui est dirigé depuis Marseille par Albert-Marie Guérisse. Leur contact est le Français Fabien de Cortes, un jeune résistant dur à cuire, originaire de Lyon, qui depuis octobre 1942 sert de courrier à Guérisse et qui accepte d'escorter les hommes à Marseille. C'est maintenant le début du mois de février et ils sont à Lyon depuis un mois. Ils doivent partir sur le champ.

Hasler et Sparks, désormais munis de papiers d'identité à toute épreuve, prennent place dans un wagon de troisième classe pour le port de Méditerranée. Le voyage se passe sans incident, ils parcourent les trois cents kilomètres qui séparent les deux villes en cinq heures assourdissantes. Personne ne fait attention aux trois hommes, pas même les soldats allemands avec lesquels ils partagent la voiture. Les voyageurs sont bien trop occupés par leurs affaires pour envisager la possibilité que deux Royal Marines en fuite se trouvent parmi eux. À leur arrivée dans la ville autrefois animée de Marseille, sur laquelle tout le poids de l'occupation a commencé à peser depuis l'arrivée des Allemands trois mois plus tôt, les deux hommes sont escortés à un immeuble situé dans le faubourg d'Endoume, un quartier délabré de la ville surplombant le jardin botanique sur le front de mer. Leur hôtesse est une femme au foyer du nom de Mme Martin. À leurs risques et périls, son mari et elle gèrent un hôtel pour les fuyards et les évadés. Nos Anglais se retrouvent à partager l'appartement des Martin, au huitième

étage de leur immeuble, avec les premiers autres fuyards qu'ils rencontrent : des équipages d'avions de la RAF abattus et des hommes qui sont parvenus à s'échapper de camps de prisonniers en Allemagne.

Les Martin sont un couple remarquable. M. Martin travaille sur le port pour gagner l'argent qui sert à nourrir les invités de l'« hôtel ». À Marseille, il devient de plus en plus difficile de se procurer de la nourriture sans passer par le système de rationnement mis en place par les autorités, en partie parce que le mois précédent, les Allemands, avec le gouvernement de Vichy, ont organisé une opération de grande envergure pour nettoyer le vieux port de ses éléments indésirables.

Marseille est devenue une ville très dangereuse. Les 22, 23 et 24 janvier 1943, des soldats allemands, aidés par la police française, raflent quelque 30 000 habitants du 1er arrondissement, qu'ils affirment être un repère de « terroristes ». Ils en déportent 2 000 vers les camps de la mort en Allemagne, et démolissent la vieille ville. La peur rôde dans les rues : comparé au régime de Vichy qu'il a supplanté, le nouveau joug nazi est cruel et intransigeant. Les prix des denrées vendues sur le marché noir augmentent inexorablement tandis que l'approvisionnement est en chute libre ; il devient très difficile de se procurer des biens de consommation pour compléter les rations officielles de plus en plus maigres. Le réseau Pat O'Leary donne autant d'argent qu'il le peut et on utilise couramment des faux tickets de rationnement ; mais le sacrifice de passeurs individuels est essentiel pour permettre à la filière d'évasion de continuer à fonctionner correctement. Mme Martin doit notamment être très prudente dans le choix des endroits où elle se procure les énormes stocks de provisions journalières. Pour ne pas éveiller les soupçons, elle doit quitter l'appartement à 5 heures tous les matins pour faire ses courses auprès de différents commerçants dispersés dans toute la ville.

Pour Hasler et Sparks, inconscients des efforts qui sont déployés pour eux, l'appartement des Martin, qui est loué auprès d'une sympathisante, Mme Mongelard, est un havre de paix ; il permet d'héberger douze personnes et est géré pour Albert Guérisse par les dévoués Martin et leurs deux filles, de sept et onze ans. Sparks écrit :

Monsieur et Madame Martin étaient des gens charmants, qui faisaient tout leur possible pour nous mettre à l'aise… Leur plus jeune fille s'était entichée de moi et s'était mise en tête de m'apprendre le français, surtout parce qu'elle trouvait que mes lamentables tentatives étaient tordantes de

rire. Elle articulait exagérément pour me montrer comment prononcer chaque mot et elle voulait que je l'imite. Mais à chaque nouvelle tentative, elle éclatait de rire parce que je n'avais pas produit les bons sons, ce qui faisait aussi rire les autres. Je sais qu'elle se payait ma tête, mais elle était adorable. Les filles devaient avoir de l'expérience dans l'aide aux évadés, car elles ne parlaient jamais de nous à l'école : si elles l'avaient fait, cela aurait signifié notre condamnation à mort, ainsi que celle de leurs parents… L'appartement commençait à se remplir, mais il y avait beaucoup de lits et de matelas sur lesquels nous pouvions dormir, et personne ne manquait de rien. Des amis sont arrivés avec un mouton entier qu'ils ont mis dans la baignoire pour le découper.

Le séjour de Hasler et Sparks à Marseille se prolonge jusqu'au 1er mars. Pendant tout ce temps, ils sont cachés et nourris par les efforts désintéressés d'hommes et de femmes du réseau PAO, bon nombre d'entre eux étaient des anonymes qui le sont d'ailleurs restés. Après avoir passé plusieurs semaines avec les Martin, le 28 février, ils sont déplacés dans un autre coin de la ville, au 12, boulevard Cassini, chez un autre passeur, Maud Olga Andrée Baudot de Rouville, qui utilise le pseudonyme de « Thérèse Martin » (ce qui n'est pas sans provoquer de confusion, car les hommes viennent juste de quitter le domicile M. et Mme Martin). Le résistant Louis Nouveau la décrit comme une personne « très dévouée mais [qui] a très mauvais caractère : par exemple, elle interdit aux pilotes de fumer, au cas où l'odeur les trahirait pendant son absence ». Mais plus d'un fuyard peut lui être reconnaissant pour sa grande diligence.

Les deux Royal Marines rejoignent le groupe qu'Albert Guérisse constitue pour leur faire franchir les Pyrénées et qui se compose, en plus des deux survivants de l'Opération Frankton, du sergent-chef Jack Dawson et d'un jeune aristocrate belge, le lieutenant et prince Paul Marie Ghislain Werner de Mérode, du 350e Escadron de chasse de la RAF, dont le Spitfire s'était écrasé près de Boulogne, le 12 décembre 1942.[85] Dans le journal de Guérisse (qui est conservé aux Archives nationales des États-Unis, à Washington), il est écrit que le 1er mars 1943, il aide à former « un dernier convoi pour Perpignan comprenant : un Belge (le prince de Mérode), un aviateur de la RAF, un lieutenant britannique faisant partie d'un commando [Hasler], un aviateur britannique [non – le Marine Bill Sparks] et un aviateur américain ».[86] Il ne sait pas qu'au moment où il écrit ces lignes, les

filets de la Gestapo se resserrent autour de lui. En effet, le 1er mars, quand le train à bord desquels Hasler et Sparks ont pris place quitte Marseille à destination de Perpignan – les deux fugitifs ont été confiés aux bons soins d'un courrier nommé Martineau – Albert Guérisse n'a plus qu'un seul jour de liberté avant de devenir lui aussi un invité malgré lui des Allemands. Ni Hasler ni Sparks ne se doutent non plus qu'ils partent juste à temps : s'ils étaient restés ne serait-ce qu'un jour ou deux de plus, ils auraient certainement aussi été arrêtés suite à la trahison de la filière d'évasion Pat O'Leary.

85 De Mérode s'était déjà échappé en passant par l'Espagne, en septembre 1941, après avoir fui la Belgique en juin, et avoir rejoint l'Angleterre depuis Lisbonne pour s'engager dans la RAF. Plus tard, il s'engagera au SOE et sera parachuté en Belgique en 1944. Après la guerre, il entre dans le corps diplomatique belge et meurt en 1995.

86 Quand le groupe arrive au village de Céret, cet homme n'est plus avec eux.

Mais leur chance extraordinaire ne les quitte pas. Dans les jours qui suivent leur départ de Marseille, le réseau est démantelé par la Gestapo suite à la trahison de Roger le Neveu. Il s'ensuit des vagues d'arrestations, dont celle du courageux Fabien de Cortes et de la famille Martin qui avaient porté un tel secours aux deux hommes, et à de nombreux autres avant eux. Le 2 mars, le lendemain du jour où il fait ses adieux au groupe comprenant Hasler et Sparks qui partent pour Perpignan, Albert Guérisse va au restaurant à Toulouse pour rencontrer Roger le Neveu, ne sachant pas que ce dernier a donné la filière d'évasion à la Gestapo.

À l'époque, quand un fuyard avait réussi à atteindre le sud de la France, il lui restait encore à franchir les Pyrénées-Orientales. De nombreux périples, comme celui d'Airey Neave, passaient par les montagnes qui bordent la Méditerranée, en suivant des sentiers de contrebandiers et de bergers, qui évitent la route de Banyuls-sur-Mer pour passer la frontière à Cerbère, avant d'escalader les montagnes et franchir le col au petit village de Valletta, puis redescendre dans la plaine.

Même si les Pyrénées-Orientales ne comptent pas parmi les montagnes les plus hautes, les franchir n'en demeure pas moins un exploit physique, même pour des personnes en forme et correctement équipées. En temps de guerre, quand les évadés étaient sous-alimentés, épuisés physiquement par des semaines, voire des mois de privation, et qu'ils n'étaient ni chaussés ni vêtus correctement – sans parler du fait qu'ils devaient aussi endurer la peur

permanente d'être pris – la traversée était une véritable course d'obstacles. Et pour Hasler et Sparks, c'est une épreuve encore plus pénible. L'itinéraire part de Céret, dans le Languedoc (où ils ont été emmenés en camion) pour franchir les Pyrénées à une trentaine de kilomètres – à vol d'oiseau – de la côte, en passant par les villages de montagne de Las Illas et Maçanet de Cabrenys (où ils franchissent la frontière entre la France et l'Espagne), loin au-dessus de la vallée aujourd'hui traversée par l'Autopista del Mediterráneo entre Perpignan et Figueres, en Catalogne.

Le groupe se compose maintenant de cinq évadés : Hasler, Sparks, Dawson, de Mérode et un Français anonyme qui a rejoint le groupe à Céret. Ceux qui les avaient rejoints à Marseille les quittent au cours du trajet. Quand ils arrivent à leur point de débarquement, dans les contreforts de Céret, tard dans l'après-midi, pour y retrouver leurs guides catalans, Sparks est émerveillé par la beauté du décor : « Au-dessus de nous s'élevaient les montagnes imposantes, couvertes de neige, grandioses et magnifiques ; la seule barrière qui se dressait encore entre la liberté et nous. »

Ce sont aussi ces montagnes qu'ils doivent escalader. Après deux mois d'inactivité, Sparks et son camarade sont en très mauvaise condition physique pour tenter une épreuve aussi ardue.

Ils reçoivent chacun une paire d'espadrilles et un petit sac de nourriture pour la durée du voyage. Ils commencent leur ascension au soleil couchant. Hasler et Sparks ne tardent pas à être à bout de souffle. Heureusement, après une heure de marche sur une pente abrupte, ils s'arrêtent à la cabane d'un vieux berger où ils passent leur première nuit glaciale dans la montagne. C'est de mauvais augure pour la suite du voyage. Ils repartent de bonne heure le lendemain matin et continuent à grimper sans relâche. Les deux hommes ne tardent pas à cruellement ressentir les effets de l'altitude. À cause à la fois de l'effort intense et de l'altitude, les hommes souffrent du manque d'oxygène et de la fatigue, à tel point qu'au bout de quelques heures, ils ralentissent le groupe. Ce n'est qu'après avoir pu étancher leur soif dans un torrent de montagne et s'être efforcé de conserver un bon niveau d'hydratation, en faisant parfois fondre lentement de la neige dans leur bouche, que leurs maux se dissipent un peu et qu'ils parviennent à suivre leurs guides.

Après avoir marché une journée entière en grimpant toujours plus haut pour éviter les patrouilles allemandes stationnées dans la région, ils passent une seconde nuit à l'abri dans une grotte, serrés autour d'un feu pour se

réchauffer par un froid glacial, faisant griller des saucisses à l'ail avec du pain que les guides ont apportés. Ils ont bien trop froid pour pouvoir dormir. Bill Sparks, en bon Cockney londonien, déteste la cuisine française et l'ail omniprésent ! Il se plaint avec humour mais inlassablement au patient Blondie, qui savoure avec un plaisir évident tout ce qu'on lui sert au cours de leur évasion. Dans le récit de leur fuite qu'il fait au MI9, de Mérode raconte qu'au cours de cet effroyable voyage, ils ont marché pendant quatre journées jusqu'à l'épuisement. À la fin du troisième jour, dans le ciel nocturne dégagé, leurs guides leur montrent les lumières d'un village espagnol au loin. Transis par le froid, ils sont à une altitude d'environ 1 500 mètres.

Le lendemain matin, les hommes épuisés entament leur descente vers l'Espagne, trouvant refuge à la fin de leur quatrième journée, sur le sol en terre de l'habitation d'un paysan. Le jour suivant, qui est aussi le dernier de leur voyage, ils doivent se rendre en un point que de Mérode décrit dans son rapport au MI9 comme étant à « environ neuf kilomètres au nord de Banolas, où nous passons trois ou quatre jours dans un hôtel et où nous rencontrons des gens qui sont en contact avec le consulat à Barcelone. Par leur intermédiaire, des dispositions sont prises pour notre transport en camion jusqu'à Barcelone ».

Maintenant qu'ils sont en Espagne, le plus grand danger qui les menace est d'être arrêtés par la police ou les services secrets de l'État fasciste ouvertement en faveur de l'Axe. Au mieux, cela leur vaudra un long et inconfortable séjour dans un camp de transit ou, au pire, ils seront remis aux Allemands, comme c'est arrivé au malheureux Graham Hayes. Heureusement pour eux, les Catalans n'apprécient guère le gouvernement fasciste de Madrid, et la plupart détournent les yeux au passage des hommes fatigués qu'ils voient régulièrement descendre des montagnes.

La première tâche des courriers est d'alerter Henry Farquhar, le consul britannique à Barcelone, qui va faire tout son possible pour consuire secrètement les évadés jusqu'à la ville et pour les cacher hors de vue des autorités, avant de les faire passer jusqu'à Gibraltar, où tous les évadés sont interrogés par Donald Darling du MI6.

Farquhar s'évertue à porter secours aux fuyards et aux évadés depuis 1940, malgré le manque de moyens disponibles pour une telle entreprise et l'opposition de l'ambassadeur, Sir Samuel Hoare, un ex-agent de carrière du SIS, qui déplore le comportement peu diplomatique qu'implique

l'entreprise clandestine – puisque c'est bien ce qu'elle est. Quand l'opérateur radio du SOE, Denis Rake, parvient à s'échapper vers l'Espagne début 1943, il rencontre Hoare après sa libération du camp d'internement Miranda. L'ambassadeur le regarde comme s'il venait de la lune, se souvient Rake, en disant : « Je me demande parfois si les gens comme vous ne nous donnez pas plus de mal que vous n'en valez la peine. » Heureusement, Farquhar est soutenu par un employé du MI9, à Madrid, Michael Creswell, qui passe le plus clair de son temps à acheminer les nouveaux arrivants venus par la montagne, à leur trouver des vêtements et un hébergement en Espagne, et à prendre les dispositions nécessaires pour leur passage de la frontière à Gibraltar.

Farquhar ne déroge pas à ses habitudes avec le groupe de Hasler. Au bout de trois jours de détente totale dans un hôtel dont ils sont les seuls pensionnaires, à la garde d'un homme que Sparks décrit comme un « Espagnol très jovial » qui prépare d'énormes quantités de nourriture que même Sparks parvient à ingurgiter, le patron informe le groupe qu'un camion est arrivé pour leur faire parcourir les cent trente kilomètres jusqu'à Barcelone. Il transporte une cargaison de sanitaires, mais suffisamment de place a été libérée à l'avant pour que les cinq hommes puissent s'assoir, à l'abri des regards mais pas d'une fouille approfondie du véhicule. Franchissant sans encombre et dans l'obscurité le seul point de contrôle, le camion dépose les hommes dans une pension dans les ruelles anonymes de la ville, aux petites heures du jour. Le lendemain matin, on les amène pour rencontrer Farquhar, et bien qu'ils doivent subir un semblant d'interrogatoire pour vérifier leur identité, ils sont quasiment hors de danger. Ils sont parvenus à accomplir leur *home run*, et ils se réjouissent, à juste titre, de leur réussite. Ils ne savent pas qu'ils font partie des rares qui se sont enfuis par cet itinéraire au printemps, les conditions climatiques en ayant découragé plus d'un.

La première chose que fait Hasler, c'est d'écrire à sa mère éplorée. Depuis la plus tendre enfance de son fils, quand il naviguait sur le Solent à bord des petits bateaux qu'il avait lui-même fabriqués, elle était certaine qu'il finirait par rentrer à la maison, même si ce n'était pas toujours à l'heure pour dîner. Mais depuis qu'elle avait reçu les télégrammes de l'Amirauté, le 30 janvier et le 2 février, elle n'en était plus si sûre. Cantonné à l'*Hôtel Victoria,* Plaça de Catalunya, sous le prétexte d'être un voyageur de commerce, et conscient de la terrible angoisse que son absence devait

infliger à sa mère, Blondie lui écrit une lettre assez laconique, ne révélant rien de ses récentes aventures :

Chère Mère,

Je profite de l'occasion pour t'informer que je suis toujours en pleine forme. Je suis désolé de ne pas avoir pu t'en informer plus tôt, mais tu sais comment ça se passe de nos jours ! J'espère que tu ne t'inquiètes pas trop pour moi – je ne sais que trop bien que ce n'est pas la première fois que tu attends de mes nouvelles ! Je suis aussi heureux et en parfaite santé que d'habitude et je passe du bon temps.

Je suis censé être en route pour rentrer à la maison, mais tout peut arriver, et j'espère que cette lettre arrivera avant moi. Surtout, ne t'inquiète pas pour moi.

Il m'est arrivé bien des choses intéressantes depuis que nous nous sommes quittés. Comme je viens d'arriver ici, l'endroit n'a pas encore perdu l'attrait de la nouveauté. J'y avais déjà passé une journée en 1936, pendant la Guerre Civile, mais c'est évidemment bien mieux de nos jours.

Il y a suffisamment à manger et à boire, mais la plupart des choses que l'on peut acheter sont assez cher et de très mauvaise qualité. Cependant, il y a des compensations introuvables en Angleterre – pas de couvre-feu, beaucoup de bananes et d'oranges, et même des œufs.

J'espère que tu te portes bien. J'ai hâte de te revoir…

Il y a si peu de choses à propos desquelles je peux t'écrire que j'en ai fait le tour. En espérant que nous soyons bientôt réunis.

Bien à toi,

George.

La première indication officielle, à Londres, que les deux hommes ont réussi à franchir les Pyrénées et à entrer en Espagne, a la forme d'un message daté du 25 mars 1943, envoyé par l'attaché naval à l'ambassade britannique à Madrid : « Le major Hasler RM et le soldat [*sic*] WE Sparks sont arrivés de France et repartiront de Gibraltar dès que possible. » Hormis leurs tortionnaires, personne ne sait, que deux jours plus tôt, Mackinnon, Conway, Laver et Mills ont été sortis de leur cellule à Fresnes. Conformément aux instructions de Hitler, les hommes ont été exécutés de sang-froid et leur dépouille a été cachée ou détruite pour effacer toute trace de ce crime.

Le décalage entre l'arrivée de Hasler et Sparks à Barcelone et l'envoi du télégramme à Londres, le 25 mars, en dit long. Le consulat de Barcelone

débordait de jeunes hommes d'âge militaire qui fuyaient la France, certains étant d'authentiques évadés, d'autres étaient des Français qui voulaient échapper au service militaire ou au travail obligatoire et qui revendiquaient leur citoyenneté franco-canadienne, sans être davantage désireux de s'engager dans les rangs des Alliés. Il y avait aussi la menace d'agents de la Gestapo délibérément infiltrés qui cherchaient à démanteler le réseau transpyrénéen. Le personnel du consulat devait rester vigilant pour s'assurer que seuls de véritables fuyards et évadés empruntaient la filière qui conduisait de Madrid à Lisbonne ou à Gibraltar. Farquhar devait être parfaitement convaincu que Hasler et Sparks étaient bien ceux qu'ils affirmaient être et qu'ils n'avaient pas été retournés par les nazis – ce qui était une tâche ardue, car les deux hommes refusaient obstinément de révéler la raison pour laquelle ils étaient allés en France. Hasler a été surpris d'apprendre par Farquhar quelques jours après leur arrivée que le grand Français anonyme qui les avait accompagnés quand ils avaient franchi les montagnes avait disparu. On l'a soupçonné d'être un agent allemand, car le réseau a ensuite été trahi et les guides du côté français ont été arrêtés.

Comme Farquhar devait travailler dur pour garder ses activités illégales hors de vue des autorités espagnoles (sans parler de la vue de Sir Samuel Hoare), Hasler doit encore patienter deux semaines supplémentaires avant qu'une voiture soit disponible pour l'amener à Madrid. En tant que transfuge « prioritaire », il est contraint de partir avant Sparks, qui est conduit jusqu'à Gibraltar par un moyen de transport un peu plus lent. Le 5 avril 1943, la confirmation de l'arrivée de Sparks à Gibraltar parvient à Plymouth : « Marine WE Sparks signalé à CORMORANT 031156Z. » Hasler est arrivé quelques jours plus tôt. Une voiture l'a conduit à Gibraltar depuis Madrid le 1er avril, et le lendemain, il est monté à bord d'un bombardier longue portée à destination de l'Angleterre.

Le voyage de Sparks est moins facile. Comme son identité n'est toujours pas confirmée, il reste sous la surveillance étroite des autorités à toutes les étapes, les services de sécurité se méfiant à juste titre des fausses identités et des agents provocateurs. Il reste à Madrid jusqu'au 1er avril, puis il part pour Gibraltar par le train, en compagnie de l'officier pilote Spittal de la RAF, son ami depuis les Pyrénées, ainsi que du sergent Jack Dawson de la RAF, du sergent Hodgson de la RAF et, comme l'indique son rapport de la MI9, de « plusieurs Français ». Un peu perdu loin de Blondie Hasler, il arrive à Gibraltar le 2 avril, mais il lui faut patienter un mois de plus avant

de pouvoir quitter le Rocher, quasiment prisonnier d'un navire de transport de troupes rentrant en Angleterre.

Escorté par la Police militaire dans le train qui l'amène de Liverpool à Londres, Sparks en a assez de la surveillance sévère de ses gardes et il se fait la belle à leur arrivée à la gare d'Euston. Il a décidé de passer dans l'East End pour rendre visite à son père qui pleure la disparition de ses deux fils. Une fois qu'il s'est acquitté de son devoir filial, l'impénitent Sparks répond présent à l'appel deux jours plus tard. Au 1a, Richmond Terrace, il reçoit l'accueil enthousiaste qui lui est dû. Il est enfin rentré chez lui.

Épilogue

Hasler et Sparks se retrouvent quelques jours plus tard à Southsea. Ce sont des retrouvailles plutôt mitigées, car elles sont assombries par la disparition de leurs camarades, mais leur satisfaction d'avoir achevé une mission aussi difficile est palpable. Leur succès, à la fois dans l'exécution de l'attaque et dans leur retour à la maison, démontre de façon irréfutable que le sacrifice des hommes qui y sont restés – le lieutenant Jack Mackinnon, le sergent Sammy Wallace, le caporal Bert Laver, le lance-caporal Jan Sheard, ainsi que les Marines Jim Conway, Bob Ewart, Bill Mills et David Moffatt – n'a pas été vain. Les Royal Marines britanniques ont effrontément pénétré en territoire ennemi et y ont mené une attaque qui faisait la nique à un adversaire exultant dans son apparente omnipotence. Ils ont été entraînés dans ce but et ils ont mené à bien leur mission de façon spectaculaire.

Malheureusement, le briefing initial prononcé par Hasler à ses hommes leur disant de ne pas s'attendre à avoir une longue vie, comme s'en souvient Norman Colley, quand ils se rassemblent pour la première fois sur la plage de Southsea, s'est avéré exact pour nombre d'entre eux. Hasler est affreusement navré pour leur perte. Il tient énormément à ses hommes et à tous ceux qui l'ont aidé. Le coût en vie humaine est extrêmement élevé. En 1982, Blondie remarque :

Le fait que sur dix hommes, huit ne sont pas revenus est au premier plan de mes pensées. C'est facile de célébrer le côté prestigieux de l'opération, mais ça l'est moins de se souvenir que comme la plupart des faits de guerre, il a fait des ravages parmi les jeunes et a brisé le cœur de leur famille. Je comprends un peu leur peine mêlée de fierté, car mon père est mort pendant la Première Guerre mondiale, quand j'avais trois ans.

À Bordeaux, les Royal Marines ont provoqué assez de dégâts pour perturber le fonctionnement du port pendant plusieurs mois. On prétend que plus tard, Winston Churchill aurait dit que le raid a contribué à réduire de six mois la durée de la guerre. C'est probablement exagéré, mais il est certain que le raid a eu pour conséquence que les Allemands ont pris

conscience de leur vulnérabilité en France, et il a encouragé les Français à rejoindre les rangs de la Résistance. En outre, le récit des courageux Marines britanniques partis se battre derrière les lignes ennemies a une immense valeur morale pour un public las de la guerre – ou du moins, il l'aurait été s'il avait été divulgué.

Quel était donc l'objectif de l'Opération Frankton, et quel en a été le résultat ? Elle a amené la guerre chez les Allemands à un moment où les occasions de mener des actions offensives en Europe étaient limitées. Dans une lettre au journaliste français Robert Chaussois, le 3 janvier 1968, Blondie résume succinctement la justification du raid, en en évaluant l'impact sur les amis comme sur les ennemis :

L'importance psychologique d'un raid de petite envergure en 1942 était double : pour les Britanniques, c'était l'une des nouvelles formes d'opérations offensives que nous menions à une époque où nos forces étaient inférieures à celles de l'ennemi ; cela a servi à entretenir l'esprit combatif tout en servant d'exercice aux commandos, mais aussi aux quartiers généraux et aux organisations de planification. Côté allemand, cela les a contraints à affecter un grand nombre de troupes de combat à des missions de patrouille et de sentinelle le long d'une grande bande de côte, et ces soldats souffraient d'un mauvais moral, car ils bénéficiaient de peu d'initiative opérationnelle et d'une très faible chance de voir de l'action.

Par certains aspects, l'Opération Frankton peut être décrite comme une aventure typique de celles qui sont relatées dans le magazine masculin *Boy's Own*, car elle a été préparée et exécutée par un authentique aventurier, Blondie Hasler. C'est un chef-d'œuvre du genre : les événements de décembre 1942 qui mêlent panache, émotion, courage s'achèvent par la victoire d'un chétif David sur un monstrueux Goliath, et raconte aussi la tragédie du crime perpétré par un état policier incontrôlable et assassin. Il est vrai qu'une culture délibérément aventureuse est entretenue au sein des Opérations Combinées, qui sont dirigées par un vrai chef scout, Lord Louis Mountbatten, qui a été chargé par le Premier ministre de monter des raids à un rythme hebdomadaire sur la côte ennemie. Mais se contenter d'interpréter cet épisode comme une simple aventure banaliserait les réalisations du Royal Marine Boom Patrol Detachment : les *Cockleshell Heroes* (pour emprunter le titre du film réalisé en 1955 par la Paramount [version français sortie sous le titre *Commando dans la Gironde*] et du livre de C.E. Lucas Phillips) n'étaient certainement pas comparables à la Small-

Scale Raiding Force, ni aux raids de commandos désorganisés menés plus tôt pendant la guerre, ni même à la pléthore d'armées privées qui poussaient comme des champignons en Afrique du Nord en 1941 et en 1942. Ces organisations ne sauraient être plus différentes du Boom Patrol Detachment : le fait est que Blondie a constitué, formé et mené une équipe de militaires étroitement liés, correctement entraînés, déterminés et disciplinés.

Il est vrai que le raid n'aurait pas pu avoir lieu sans le soutien indéfectible de Blondie en personne. Sa détermination à construire une arme efficace pour l'attaque de ports, ainsi qu'à amener la guerre chez l'ennemi a toujours été sans faille. Il ne l'a pas fait pour satisfaire son ego ou un quelconque sens pervers de sa gloire personnelle. Rien ne pourrait être plus éloigné des qualités authentiques de la personnalité de Blondie. Il a toujours eu un esprit indépendant : pratique, énergique, tenace et résolu à atteindre son but malgré les obstacles qui se dressaient sur sa route, il ne dépend pas non plus du point de vue d'autrui envers son sens de l'amour-propre. Il prend plaisir à surmonter les difficultés. D'une grande force physique, il a toujours fait preuve de courage physique et moral, n'hésitant pas à se servir de lui-même comme cobaye pour ses expériences aquatiques et nautiques, et refusant de laisser ses hommes prendre des risques qu'il n'avait pas déjà pris lui-même.

Mais il n'était pas imprudent. Loin de là, et en ce sens, il était infiniment plus méfiant que les autres braves de la SSRF. Il était aussi extraordinairement méticuleux. Comme nous l'avons vu, tout ce qu'il faisait été préparé et mesuré, conçu, dessiné et testé. Rien – si c'est concevable – n'était laissé au hasard. Il était maniaque et s'immergeait entièrement dans son projet du moment – ou ses projets en cours, car il en menait souvent plusieurs de front – que ce soit la conception d'un nouveau canoë, la mesure de l'apport calorifique de nouvelles rations qu'il avait imaginées, ou les essais d'un nouvel équipement de plongée sous-marine. De même, l'organisation et la préparation de l'Opération Frankton ont été effectuées dans les plus infimes détails – sauf en ce qui concernait l'évasion qui était de la responsabilité du MI9 et au cours de laquelle les commandos ont été cruellement abandonnés.

S'il y avait un reproche à faire à Hasler, c'est de ne pas avoir suffisamment remis en cause les dispositions prises pour le retour des évadés par l'Espagne. Le plan de passage des Royal Marines par le

territoire ennemi était sommaire et mal pensé. Certes, la responsabilité de cet échec n'incombe pas à Hasler, mais au MI9, comme le concède Airey Neave. Le fait que le plan ait fonctionné pour Hasler et Sparks est autant dû à la chance qu'aux qualités exemplaires de meneur d'hommes de Hasler, ainsi qu'à sa capacité à s'extirper de problèmes face auxquels des hommes moins bien armés que lui auraient échoué, sans oublier le courage remarquable de bénévoles dispersés dans toute la France qui étaient prêts à sacrifier leur vie et leur liberté pour les aider à s'enfuir.

L'histoire de l'Opération Frankton restera pour toujours un mystère pour celui qui est devenu le colonel Maurice Buckmaster du SOE, comme le prouvera le récit extraordinaire de l'incompétence de la bureaucratie qui a été révélée au grand jour quand un exemplaire d'un document daté du 18 décembre 1942, et trouvé sur un Allemand capturé, a été reçu par le SOE le 14 avril 1944, quinze mois après le raid. Le document, signé par le maréchal Keitel, décrit de quelle manière quatre précieux navires marchands ont été légèrement endommagés à Bordeaux. Les Allemands attribuent clairement ce méfait à des saboteurs britanniques, et le document rejette la faute sur les autorités de Bordeaux qui l'ont autorisé à se produire et exigent que des « mesures les sévères soient prises à l'encontre des saboteurs ».

Le seul commentaire que le SOE a émis était le suivant : « L'opération peut être identifiée comme étant l'attaque fréquemment rapportée sur les briseurs de blocus, qui a été initialement instiguée par SCIENTIST [le réseau du SOE] mais qui n'a jamais été officiellement revendiquée par lui, car il n'a pas pu être prouvé que son groupe l'avait effectuée. » La réponse de l'organisation s'achève par ce commentaire étonnant : « Les deux hommes arrêtés devaient être des adhérents locaux, parce que nous ne sommes pas au courant de leurs activités. » Le document prouve que le SOE ne savait absolument pas qu'il était à l'origine du raid, ni même qu'il avait été effectué par leurs collègues des Opérations Combinées. Ces commentaires montrent bien la confusion qui régnait à l'époque au SOE, car des éléments de l'organisation étaient évidemment au courant de l'Opération Frankton, notamment ceux qui avaient débriefé Claude de Baissac en mars 1943. Toutefois, ces connaissances ne sont jamais parvenues jusqu'à Buckmaster.

Comme Duncan Stuart, ancien conseiller du SOE au Foreign Office l'expose, cela s'explique en partie par le fait qu'à ses débuts, l'organisation

n'avait pas de système d'archivage central. Elle ne s'est jamais remise de cette calamité administrative. « Des sections travaillaient indépendamment, affirme Stuart, et étaient dirigées par des individualistes assoiffés d'action, dotés d'un sens affuté de la nécessité opérationnelle d'un contrôle étroit et d'une sécurité contraignante, mais faisant peu de cas des systèmes de classement. » De même, il semble évident que le COHQ, et donc Hasler, ignoraient complètement les activités du SOE à Bordeaux. C'est à cause de cas comme celui-là qu'a été établi, début 1943, un centre décisionnel unique pour tous les raids, basé à l'Amirauté.

Les causes d'embarras du SOE ne s'arrêtent pas là. En janvier 1943, dans son rapport trimestriel au Premier ministre, rédigé quelques semaines seulement après l'attaque de Bassens et Bordeaux, le directeur exécutif du SOE, Sir Charles Hambro, affirme que le sabotage par les Royal Marines de Hasler de « cinq navires marchands à Bacalan et à Bassens » a été effectué par des agents du SOE. Un tel message n'est pas pour améliorer la crédibilité du SOE, étant donné que Churchill savait parfaitement que l'Opération Frankton était un raid des Opérations Combinées, qui n'avait nullement été entrepris par le SOE. Quelles étaient les intentions du SOE en essayant de revendiquer tout le crédit pour une opération à laquelle il n'avait pas participé – et dont il n'avait pas la moindre idée qu'elle avait été organisée ?

Là où les Opérations Combinées et le SOE avaient échoué au niveau opérationnel, c'était de ne pas avoir su se mettre d'accord sur la manière dont les renseignements collectés par des tiers pouvaient être exploités en termes d'action militaire. À partir du moment où les Opérations Combinées avaient décidé que l'idée d'un raid en canoë sur la Gironde n'était pas mauvaise (le 21 septembre) jusqu'au moment où le HMS *Tuna* avait quitté Holy Loch (le 30 novembre), le SOE avait largement le temps d'être informé du plan, mais il semblerait que ça n'a pas été le cas, peut-être parce que le représentant habituel du SOE autour de la table du Comité d'Examen (le major David Wyatt) n'était pas rentré du raid sur Dieppe, le 19 août. Mais l'absence de dialogue entre les deux organisations est impardonnable.

Dans le bassin aquitain, les hommes des réseaux Confrérie Notre Dame, F2, Phalanx-Phidias ou Jade-Amicol (qui ne connaissaient évidemment pas l'existence des uns et des autres) qui œuvraient sur les quais et au sein du complexe militaro-industriel de Bordeaux n'avaient pas la moindre idée de l'imminence d'un raid. Caché dans son pavillon secret, à Cenon, dans les

faubourgs à l'est de Bordeaux, sur la colline surplombant la ville et les quais bordant la rive ouest du fleuve, l'opérateur radio de De Baissac, Roger Landes (nom de code « Aristide ») se souvient : « Nous ne savions pas que cela avait lieu – nous faisions partie du SOE et nous n'étions pas informés. » Mais Aristide n'a pas tout à fait raison de se plaindre de ne pas être tenu informé. Même si Buckmaster avait été au courant du raid, il est peu probable qu'il en ait averti ses agents sur le terrain, par peur de nuire à la sécurité de l'opération.

Le secret de la sécurité, c'est le silence. Moins il y avait de personnes informées d'une opération, mieux c'était. Les agents sur le terrain qui avaient connaissance d'informations secrètes sur des opérations à venir pouvaient être tentés de révéler ce qu'ils savaient sous la torture. C'est pour cette raison qu'aucun membre du personnel des Opérations Combinées ou du MI9 n'était autorisé à aller en territoire occupé par l'ennemi. De même, les commandos pouvaient connaître des généralités sur un groupe de résistance ou de filière d'évasion, mais ni noms, ni lieux précis, ni détails incriminants qui pourraient leur être arrachés, contre leur gré, au cours d'un interrogatoire par la Gestapo. M.R.D. Foot et James Langley décrivent la fois où, en 1940, pendant sa fuite, un évadé de la RAF a reçu l'aide d'un fermier français et de sa femme, près d'Amiens. Bêtement, il a gardé leur nom et leur adresse sur un morceau de papier qu'il avait rangé dans son portefeuille. Quand, un an plus tard, son avion a été abattu au-dessus du désert occidental, ses geôliers allemands lui ont pris son portefeuille et, ayant découvert le morceau de papier, ils ont trouvé le couple de Français et les ont exécutés.[87] Au moins, les Opérations Combinées ont compris la leçon et le principe du « besoin de savoir » a été vigoureusement appliqué.

87 Langley raconte cette histoire pour la première fois dans Fight Another Day (paru en 1974), mais il en développe les détails avec M.R.D. Foot, dans MI9 Escape and Evasion, publié en 1979.

Il n'est pas non plus vrai que des membres de « Scientist » étaient sur les quais la nuit de l'attaque, en train de préparer leur propre opération. Le professeur Foot décrit Frankton comme « un événement tristement célèbre » quand « un groupe contrôlé par le SOE [Scientist, dirigé par Claude de Baissac] parti faire la reconnaissance des docks de Bordeaux en vue d'une attaque prévue pour cette nuit, a vu ses cibles couler sous l'effet de mines magnétiques – fournies, ce qui est d'autant plus ironique, par le SOE ». Ailleurs, il affirme : « Le SOE se trouvait sur le quai, en train de

faire sa dernière reconnaissance avant de passer à l'attaque la nuit suivante, lorsque ses hommes ont entendu des explosions silencieuses sous l'eau et qu'ils ont vu leurs cibles commencer à couler sous leur nez. Ils étaient furieux. »

Cette affirmation a été reprise dans la mythologie de Scientist, mais elle n'est tout bonnement pas fondée. En revanche, ce qui l'est, c'est qu'il restait encore à Claude de Baissac de formuler des plans concrets ou exécutables pour lancer sa propre attaque sur les briseurs de blocus. À ce stade, il ne proposait rien qui puisse s'approcher de propositions d'action concrètes.

Dans le rapport qu'il dresse à son retour à Londres, en mars 1943, il commente : « Malgré le relatif manque de ressources, Scientist est bien engagé pour organiser une attaque sur [des] navires de commerce en introduisant une quantité relativement importante d'explosifs par le biais des dockers et des peintres qui travaillent sur le port. » Il ne fait aucun doute que s'ils avaient disposé de plus de temps, de trois ou quatre mois supplémentaires, peut-être, de Baissac et son réseau du SOE à Bordeaux auraient pu lancer leur propre opération pour frapper les forceurs de blocus, mais dans le contexte de la nécessité d'une action immédiate, Scientist n'était pas bien placé pour attaquer en décembre 1942 (il n'avait pas assez d'explosif, par exemple). Il est difficile de ne pas en conclure que, s'il avait eu le choix entre un raid de RMBPD, en décembre 1942, et une mission de sabotage du SOE, en mars 1943, Lord Selborne n'aurait pas hésité à soutenir la décision de Mountbatten de lancer l'Opération Frankton au moment où il l'a fait.

À Bordeaux, en 1943, le réseau Scientist continue à fournir de grandes quantités de renseignements de qualité à propos des briseurs de blocus et ce sont ces informations qui, d'après l'Amirauté, ont permis de paralyser tout le commerce Yanagi. Mais cela se produit évidemment bien après l'Opération Frankton. Le volume et la précision des renseignements fournis par Scientist incitent l'Amirauté à écrire en septembre de cette année-là :

1. Les informations […] fournies par Scientist lors de sa dernière visite sont les plus importantes jamais reçues et elles ont permis à l'Amirauté de prendre des mesures efficaces.
2. Même si la photographie aérienne a un peu contribué aux résultats, ce sont les renseignements rassemblés au sol depuis Bordeaux qui ont

quasiment mis un terme au trafic des briseurs de blocus entre l'Europe et l'Extrême-Orient cette année. L'interruption de ce trafic est de la plus haute importance, car l'approvisionnement extérieur est vital pour les Japonais.

3. La source a donné de meilleurs renseignements que ceux que nous ayons jamais reçus depuis d'autres ports ennemis.

Dans sa citation pour la distinction à l'Ordre du service distingué (*Distinguished Service Order* ou DSO), qui a été décernée le 19 octobre 1943, le SOE a rendu hommage à la réussite obtenue par de Baissac dans la traque des briseurs de blocus et dans l'organisation de leur chute : « Les renseignements reçus de la part de son organisation concernant les briseurs de blocus opérant depuis Bordeaux ont été très appréciés par le ministère de la Guerre économique. L'Amirauté a aussi exprimé son appréciation de ces informations qu'elle a aussi jugées d'excellente qualité. » Claude de Baissac s'est remis de sa déception de ne pas être le premier à attaquer les briseurs de blocus et a continué à jouer un rôle important dans l'établissement de groupes de résistance dans la dernière ligne droite jusqu'au jour J, en juin 1944. Il est mort en 1974.

Après son retour, Hasler a pu se rendre à son rendez-vous au restaurant avec Dick Raikes, quelques jours plus tard que prévu, le lundi 12 avril 1943, à Kettner's, sur Romilly Street, dans le quartier de Soho, à Londres. « Nous nous sommes dits que ce serait meilleur », remarque Raikes. À propos de Hasler, il dit : « Je ne l'ai pas reconnu tout de suite. Il avait vieilli de dix ans au cours de ces quatre mois. » Plus tard dans l'année, Hasler et Sparks sont tous deux décorés par le roi George VI pour le rôle qu'ils ont joué dans le raid. Dans l'une de ces lettres insipides, tant appréciées de la bureaucratie, Mountbatten écrit à l'Amirauté, le 15 juin, recommandant Hasler au DSO et Sparks à la Médaille de conduite distinguée (*Distinguished Conduct Medal* ou DSM) :

Le capitaine Hasler et le Marine Sparks ont entrepris et mené à bien une opération dangereuse et hautement secrète, loin à l'intérieur du territoire occupé par l'ennemi. Ils se sont ensuite échappés pour rejoindre leur pays.

La recommandation a été approuvée par le roi deux jours plus tard, et l'annonce a été publiée en petits caractères dans le n° 36072 de la *London Gazette*, parue le 29 juin 1943. Les citations pour les récompenses sont légèrement plus détaillées, Mountbatten écrit :

Le sang-froid, la détermination et l'audace du major Hasler étaient conformes aux plus hautes traditions du Corps des Royal Marines – et je le recommande vivement pour la plus haute recommandation [*sic*] permise pour un exploit de cette nature.

À propos de Sparks :

Le major Hasler indique que le Marine Sparks a fait son devoir avec sang-froid et efficacité et qu'il s'est montré impatient d'en découdre avec l'ennemi.

D'autres commentateurs ont regretté que Hasler ne se soit pas vu décerner la Victoria Cross, mais cette pensée n'a pas effleuré l'esprit de Blondie. Le caporal Laver et le Marine Mills se sont tous deux vus décerner une Citation militaire britannique (*Mention in Dispatches*). Il n'y a pas eu de reconnaissance publique, à l'époque, pour les autres hommes qui sont morts en mer, ou qui ont été exécutés dans le plus grand secret par les Allemands, comme il n'y en avait pas eu non plus pour de nombreux guerriers braves et intrépides qui sont morts dans l'anonymat, en combattant courageusement pour leur pays sur bien d'autres fronts de cette guerre. Ce n'est pas avant 1983 qu'un monument a été érigé, à Poole, pour commémorer la vie, les actes et le sacrifice de ces vaillants hommes. Ils n'ont pas été oubliés par leur famille et par ceux qui ont compris la vraie valeur de leur sacrifice. En mars 2011, un magnifique mémorial aux hommes de l'Opération Frankton, et aux Français qui les ont aidés, a été inauguré au Verdon.

Jusqu'à la fin de la guerre, Blondie Hasler s'est battu avec courage et distinction, continuant à concevoir et à tester des canoës, certains équipés de voiles, contre les Japonais en Extrême-Orient. En 1955, le RMBPD a acquis la notoriété grâce au film *Cockleshell Heroes*, une fiction de mauvais goût que Blondie détestait. Il ne se considérait pas comme un héros, et il a dressé une liste de trente-deux titres qu'il a proposés à la Paramount qui les a tous refusés, les yeux rivés sur la publicité et les recettes qui découleraient d'un tel récit, surtout aux États-Unis, et peu soucieux de la vérité historique. Dans une lettre adressée au professeur James Kirschke, à l'université Villanova, en février 1987, Blondie écrit :

En 1955, ou à ces environs, j'ai collaboré avec le brigadier C.E. Lucas Phillips à l'écriture de son livre *Cockleshell Heroes*[88] –, un titre horrible, en relation à la première [*sic*] d'un film du même nom qui a été prévu comme un film d'action, c'est-à-dire qu'il est largement fictif, et pas comme un

documentaire. Le livre, mais surtout pas le film, est authentique et inclut presque tout ce dont je pouvais me souvenir à propos de Frankton, et c'est aussi le fruit de quantités de recherches originales menées par Lucas Phillips.

88 Traduit en français par Hélène Claureau, sous le titre Opération coque de noix, chez Calman-Lévy, en 1957.

Blondie tient le travail de Lucas Phillips en haute estime et il a considérablement contribué à sa préparation, car il considérait que le livre relatait ses mémoires. Après la guerre, il a participé à l'établissement du Special Boat Service. Puis, après sa retraite des Royal Marines, il s'occupa notamment de développer la course à la voile, au large et en solitaire, et il est à juste titre considéré comme le père de ce sport. Il meurt en 1987.

Bill Sparks servira ensuite en Birmanie, en Afrique et en Italie, et même en Malaisie, en tant qu'officier de police, pendant une courte période après la guerre. Après sa démobilisation, il occupe divers emplois, avant d'adopter celui de chauffeur de bus dans les transports publics londoniens. La perspective de la pauvreté dans sa vieillesse due à une diminution de sa pension de guerre le contraint, en 1986, à vendre sa DSM (Lord Ashcroft la lui achète). Il meurt en 2002.

Marseille, en 1943, est le décor du démantèlement sanglant du réseau Pat O'Leary, dont la plupart des membres sont arrêtés ou contraints à la clandestinité. Le 22 avril, tous ceux qui ont participé de près à la vie du réseau, y compris ceux qui avaient aidé Hasler et Sparks à s'échapper, étaient soit en prison ou en camp de concentration, soit morts. Les quatre vaillants membres de la famille Martin, d'Endoume, ont été envoyés dans les camps, et n'ont jamais été revus. Une poignée seulement ont vécu assez longtemps pour voir la fin de la guerre ; Albert Guérisse en fait partie. Il a survécu à Dachau, et est mort en Belgique en 1989. Le téméraire Fabien de Cortes parvient à s'échapper du train qui les amène, Albert et lui, sous la garde de la Gestapo, jusqu'à Paris. Il parvient à rejoindre Genève, où il raconte à Victor Farrel ce qu'O'Leary lui a appris sur la traîtrise de Roger le Neveu. Cette information parvient à Langley et à Neave, au MI9, le 20 mars 1943. De Cortes retourne en France, mais il est bientôt arrêté et déporté en camp de concentration en Allemagne. Il survit néanmoins à la guerre. Le Neveu récolte la monnaie de sa pièce sous la forme d'une balle

dans la nuque en 1944, mais seulement après avoir été torturé avec un tison brûlant enfoncé dans le derrière.

Mary Lindell, la comtesse de Milleville, ne survit à la guerre qu'à un cheveu. Le 25 novembre 1943, elle est arrêtée par la Gestapo à Pau et emmenée par le train jusqu'à Paris. Pendant le voyage, elle fait semblant d'être malade, se rend aux toilettes et profite de l'occasion pour se jeter au bas du train. Mais ses gardes, se méfiant d'une éventuelle tentative d'évasion de la part de la plus rusée de leurs captives, ont la main sur leur arme et tirent sans tarder, la touchant à la tête et au cou au moment où elle tombe sur le bas-côté. Elle est remontée dans le train et amenée dans un hôpital militaire allemand où un chirurgien allemand lui sauve la vie. Bien qu'elle soit extrêmement malade, elle est déportée à Ravensbrück. Contre toutes attentes, elle survit.

En 1943, Maurice, le fils de Mary, est arrêté et violemment battu par Klaus Barbie, le « boucher de Lyon », mais il finit par être libéré. Son frère, Octave, a été arrêté en 1942 et déporté en Allemagne. Il est mort au camp de concentration de Mauthausen, en Autriche, le 15 avril 1945. Le comte de Milleville passe deux années en prison, à cause des activités de sa femme. Leur fille, Mary Ghita (Barbé), a aussi été déportée en Allemagne, en 1942, mais elle rentre saine et sauve un an plus tard. Elle survit à la guerre. Pour continuer le travail de sa mère, tandis qu'elle est engloutie par la machine à tuer nazie. Maurice travaille pour la filière Marie-Claire, escortant des prisonniers de Suisse à l'Espagne. Il survit lui aussi à la guerre, et meurt à Saarbrücken en 2007. Après une vie d'après-guerre consacrée à venir en aide aux hommes et aux femmes de la Résistance, dont bon nombre d'entre eux sont très pauvres, mais pour qui aucun sacrifice n'était trop grand, Mary Lindell meurt à Paris, en 1986, à l'âge de quatre-vingt-onze ans.

Les deux fils aînés (Yves et Marc) de Clodomir et Irène Pasqueraud, qui ont escorté Hasler et Sparks jusqu'au pont de Vinade, sont déportés en Allemagne en 1944. Ils n'en reviendront pas. Seul leur plus jeune fils, Robert, survit. Malgré tout, la plupart de ceux qui ont aidé Hasler et Sparks à s'échapper ont survécu à la guerre, et quelques-uns ont vécu jusqu'à un âge avancé, fiers de leur contribution au retour des Royal Marines, mais aussi au succès final de la cause alliée.

À Southsea, Heather Powell, la fiancée de Bob Ewart, contracte la tuberculose peu après le départ des Marines et meurt juste avant son dix-septième anniversaire. Elle n'a jamais lu la lettre que Norman Colley

gardait pour elle. Mrs Mackinnon a reçu la lettre envoyée par Marcel Galibert, l'avocat de La Réole quelques jours seulement avant que son fils ne soit fusillé à Paris, et que son corps soit jeté dans une tombe anonyme, avec ses trois amis et collègues, dont la vie a été volée par un régime brutal et sanguinaire pour qui la vie n'avait de valeur que pour être détruite. C'est pour la destruction de ce régime que les héros perdus du RMBPD sont morts.

Et qu'en est-il de leur némésis ? L'amiral Julius Bachmann a pris sa retraite de la Kriegsmarine en 1943. En 1945, alors qu'il sert pour le Volkssturm,[89] sa voiture est prise pour cible par un chasseur allié. Il est tué sur le coup.

89 Une milice nationale levée sur les ordres de Hitler en octobre 1944, enrôlant dans ses rangs tous les hommes âgés de 16 à 60 ans et qui ne sont pas encore engagés dans la guerre.

En un tout autre lieu, loin de la côte Atlantique, un mémorial[90] a été érigé pour ceux qui sont tombés au combat. Dans des mots qui font écho aux exploits et aux sacrifices des Royal Marines de l'Opération Frankton, il lance un éternel défi à ceux qui s'y arrêtent :

90 Le mémorial de la 2nde Division à Kohima, au Nagaland, en Inde.

Quand vous rentrerez chez vous,
Parlez-leur de nous, et dites-leur,
Pour vos lendemains,
Nous avons donné notre aujourd'hui.

Glossaire

Abwehr	Organisation de renseignements allemande, s'intéressant essentiellement aux sources humaines de renseignements, rattachée à l'OKW
BCRA	Bureau central de renseignements et d'action
Cdo	Commando
CODC	Centre de développement des Opérations Combinées *(Combined Operations Development Centre)*
COHQ	Quartier général des Opérations Combinées *(Combined Operations Headquarters)*
DCM	Médaille de conduite distinguée *(Distinguished Conduct Medal)*
DSEA	Équipement de fuite sous-marine Davis *(Davis Submarine Escape Apparatus)*
DSM	Médaille de service distingué *(Distinguished Service Medal)*
DSO	Ordre du service distingué *(Distinguished Service Order)*
GIS	Gestapo (*Geheime Staatspolizei*)
ISTD	Département topographique inter services *(Inter-Service Topographical Department)*
ISTDC	Centre de développement et de formation inter services *(Inter-Service Training and Development Centre)*
KRRC	*King's Royal Rifle Corps*
MTB	*Motor Torpedo Boat* (vedette rapide)
OBE	Ordre de l'Empire britannique *(Order of the British Empire)*
OBWest	Haut commandement de l'armée allemande, Ouest *(Oberbefehlshaber West)*
OKW	Commandement suprême des forces armées
RA	*Royal Artillery*
RE	*Royal Engineers*

RM	*Royal Marine*
RMBPD	*Royal Marines Boom Patrol Detachment*
RN	*Royal Navy*
RNVR	*Royal Naval Volunteer Reserve*
SD	Service de sécurité de la Schutzstaffel de Himmler *(Sicherheitsdienst ou SS)*
SIS	*Secret Intelligence Service* (MI6)
SKL	Commandement suprême de la Marine de guerre allemande, basé à Berlin *(Seekriegsleitung)*
SSRF	*Small-Scale Raiding Force* (Commando n° 62)
WFSt	Département opérationnel de l'OKW *(Wehrmachtführungsstab)*

Annexe 1

Le Kommandobefehl de Hitler, 18 octobre 1942

1. Depuis longtemps nos ennemis se servent de méthodes de guerre contraires à la Convention internationale de Genève. Les membres des dénommés Commandos se comportent de manière particulièrement brutale et perfide ; et il a été établi que ces unités recrutent des criminels non seulement originaires de leur propre pays, mais aussi d'anciens détenus libérés dans les territoires ennemis. D'après les documents saisis, il en ressort qu'ils reçoivent des ordres non seulement d'enchaîner les prisonniers, mais aussi de massacrer sur-le-champ les captifs sans défense aussitôt qu'ils pensent que ces détenus deviennent une entrave à la poursuite de leurs objectifs. Des ordres ont été trouvés qui montrent que le massacre de prisonniers leur a bel et bien été demandé.

2. Pour cette raison, il a déjà été ordonné dans un *addendum* du rapport des Forces armées du 7/10/1942 que dorénavant l'Allemagne aurait recours aux mêmes méthodes et traitements envers les troupes britanniques de sabotage et leurs alliés ; c'est-à-dire qu'elles seront massacrées sans pitié par les soldats allemands partout où elles seront rencontrées.

3. En conséquence, j'ordonne : à partir de cette date que tous les hommes œuvrant contre les troupes allemandes dans des expéditions dites raids de commandos, en Europe ou en Afrique, soient exterminés jusqu'au dernier, qu'ils soient en uniforme de soldat, ou des saboteurs, armés ou non ; qu'ils combattent ou qu'ils s'enfuient. Il importe peu qu'ils soient débarqués d'un navire, amenés ou parachutés par un avion. Même si ces individus, une fois repérés, décident de se constituer prisonniers, toute pitié leur sera refusée. Dans tous et chaque cas, un rapport doit être fait au quartier général à l'intention du haut commandement.

4. Si des individus faisant partie de ces commandos, comme des agents, des saboteurs, etc., tombent entre les mains des Forces armées de n'importe quelle façon – notamment par arrestation par la Police dans l'un des territoires occupés – ils seront immédiatement livrés au SD. Toute détention de ces prisonniers par des gardes militaires – dans des camps de prisonniers de guerre, par exemple – même à titre provisoire, est strictement interdit.

5. Cet ordre n'est pas applicable s'il s'agit du traitement de soldats ennemis qui sont faits prisonniers ou qui se rendent au cours de batailles, dans le cadre d'opérations normales, d'attaques à grande échelle, de grands débarquements ou d'opérations aéroportées. Cet ordre ne concerne pas non plus ceux qui tombent entre nos mains après une bataille navale, ni les soldats ennemis qui, après une bataille aérienne, tentent de sauver leur vie par parachute.

6. Je tiendrai tous les commandants et officiers responsables devant un conseil de guerre pour toute omission de l'exécution de cet ordre, que ce soit par négligence dans l'accomplissement de leur devoir d'en informer leurs unités, ou s'ils agissent eux-mêmes en contradiction avec cet ordre.

Annexe 2

Le commerce *Yanagi* : les briseurs de blocus entre le Japon et la France occupée, 1942-1945[91]

91 On trouve un compte rendu détaillé des briseurs de blocus dans les Records of the National Security Agency, de l'US Navy, COMINCH F-21, « Memoranda, Reports and Messages on German Blockade Runners » SRH-260, National Archives, Washington DC, Record Group 457.

L'Opération Frankton est la première attaque réussie sur les navires du commerce Yanagi. En 1943, le réseau « Scientist » du SOE, dirigé par Claude de Baissac, contribue de manière significative à la collecte de renseignements précis sur les bâtiments qui se trouvent sur la Gironde et la Garonne, mais ce sont des messages interceptés qui révèlent que les cargos utilisent des « routes sûres » de deux cents milles de large qui passent par la « zone de feu à volonté » des submersibles au milieu de l'Atlantique. Cela permet aux navires de guerre de la Royal Navy et de l'US Navy de viser plus précisément les cargos en haute mer. La fin de l'immunité apparente de ces cargos rapides est proche. Sur les quinze navires qui font route sur Bordeaux depuis l'Extrême-Orient, entre août 1942 et mai 1943, sept sont coulés et quatre sont forcés de faire demi-tour, ce qui correspond à un taux d'échec de 73 % et à un taux de perte de 46 %. Sur les dix-sept bâtiments qui quittent Bordeaux au cours de cette période, dix seulement parviennent à passer (quatre sont coulés et trois font demi-tour), soit un taux d'échec de 41 % et un taux de perte de 23 %. Ces pertes ne peuvent pas continuer indéfiniment.

C'est alors qu'un époustouflant succès cryptographique réalisé par Bletchley Park, en août 1943, donne aux Alliés un accès direct aux transmissions des briseurs de blocus. De ce fait, durant la période de cinq

mois qui va de septembre 1943 à janvier 1944, six navires sont coulés entre l'Extrême-Orient et Bordeaux, 20 % seulement des 33 000 tonnes de marchandises transportées sont déchargées en France. Avec une perte de 80 % des cargaisons, soit près du double de celle de la période précédente, le commerce Yanagi n'en vaut plus la peine pour l'Allemagne, et sur ordre de Hitler, les échanges cessent, et tous les navires qui étaient encore en circulation sont sabordés.

Navire impliqués 24
Voyages tentés entre la France et l'Extrême-Orient 34
Voyages réussis vers l'Extrême-Orient 6
Voyages réussis vers l'Europe 4
Coulés en route pour l'Extrême-Orient 4
Coulés en route pour l'Europe 10
Endommagés au port en France ;
ou qui regagnent le port, avec des avaries 5[92]

[92] *Dont quatre sont endommagés suite à l'Opération Frankton.*

Coulé au port 1
Départ annulé avant sabordage (1944) 8
Qu'est-il advenu des navires attaqués au cours de l'Opération Frankton ?

1. SS *Alabama*. Bassens. Décrit par les Allemands comme un « navire français converti au transport de marchandises ». Cinq mines *limpets* explosent entre 7 heures et 13 heures 5, le 12 décembre 1942. Deux voies d'eau. Probablement sabordé en 1944.
2. MS *Tannenfels*. Bordeaux. Deux mines *limpets* explosent à 8 heures 30, le 12 décembre. Le navire prend une gite de 24 degrés mais on l'empêche de chavirer. Il est sabordé dans la Gironde en 1944.
3. MS *Portland*. Bassens. Sous le commandent du capitaine Tünnemann, il vient juste d'arriver de Yokohama quand Frankton frappe. Une *limpet* explose à 9 heures 55. Un peu d'eau entre dans le navire et des réparations d'urgence préviennent l'apparition de dégâts supplémentaires. Une fois les réparations terminées, il quitte Bordeaux en mars 1943 pour être coulé le 13 avril au large de Dakar par le *Georges Leygues*, un croiseur de la France libre.
4. MS *Dresden*. Deux mines *limpets* explosent, l'une à 8 heures 45 et l'autre à 8 heures 55, perçant deux trous de faible diamètre dans la

coque. Les cales 4, 5, 6 et 7 se remplissent d'eau et la poupe du navire coule jusqu'au fond. Les brèches sont colmatées à 21 heures 30, le 12 décembre. L'eau finit d'être évacuée des cales le 14 décembre et le navire est remis à flot. Il heurte une mine le 6 novembre 1944 alors qu'il descend la Gironde, et fait naufrage.

5. *Speerbrecher* n° 5 (ex-*Schwanheim*). Ce navire de 5 000 tonneaux est coulé lors d'une attaque aérienne au large de Royan, le 13 août 1944.
6. Pétrolier. Aussi étonnant que cela puisse paraître, les registres allemands ignorent ce pétrolier qui a été coulé par la poupe par une mine ventouse et qui a été incendié.

Annexe 3

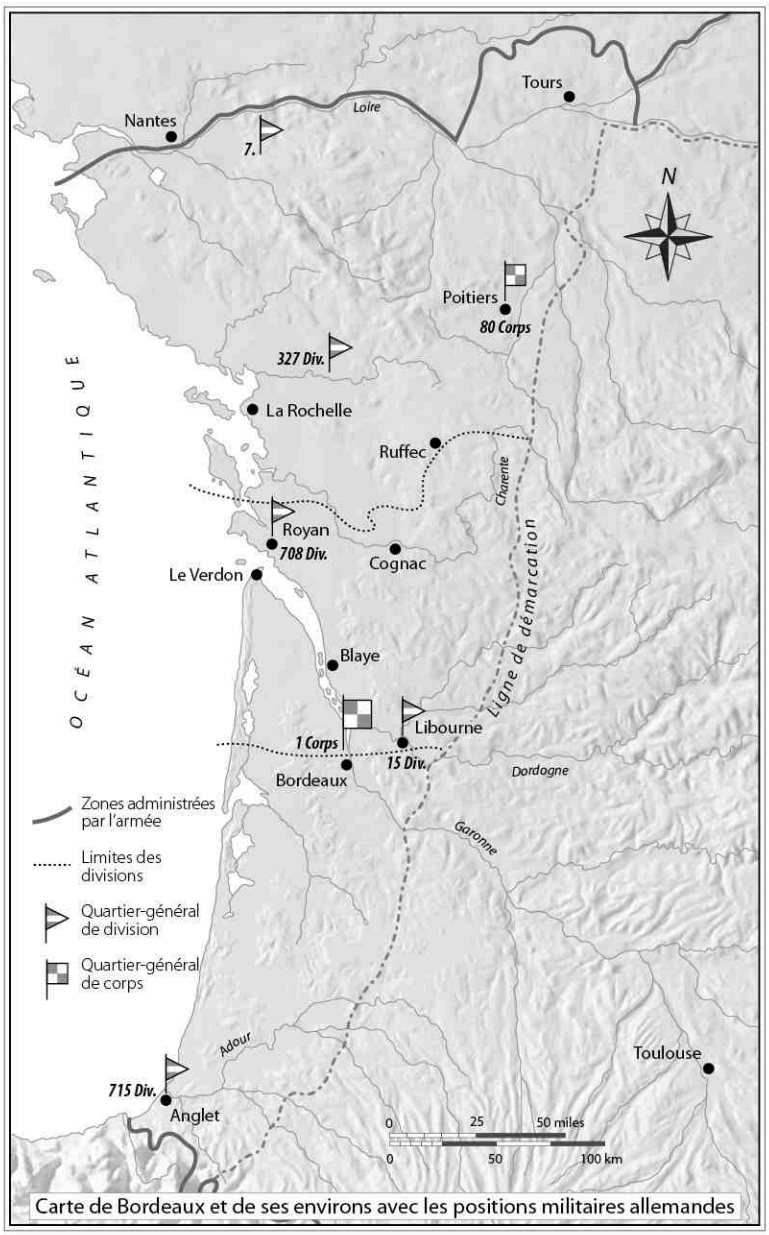
Raids des Opérations Combinées, 1940-1942

		Date de début	
1940			
Collar	Boulogne	24/6/40	Compagnie indépendante n° 11, Cdo n° 374
Ambassador	Guernesey	14/7/40	Cdo n° 3, Compagnie indépendante n° 11
1941			
Claymore	Îles Lofoten	4/3/41	Cdo n° 314
Chess	Ambleteuse	27/7/41	Cdo n° 012
Acid Drop	Hardelot/ Merlimont	30/8/41	Cdo n° 5
Chopper	Saint-Vaast/Saint-Aubin	27/9/41	Tp n° 5, Cdo n° 1
Astrakhan	Près de Calais	12/11/41	101^{e}Troupe, Special Service Bde
Sunstar	Ouistreham	23/11/41	Cdo n° 9
Anklet	Îles Lofoten	26/12/41	Cdo n° 12
Archery	Vaagso	26/12/41	Cdo n° 2 et n° 3
1942			
Huckaback	Île d'Herm	27/2/42	SSRF

Chariot	Saint-Nazaire	27/3/42	SS Bde, Cdo n° 2
J.V.	Boulogne	11/4/42	101e Troupe
Abercrombie	Hardelot	21/4/42	Cdo n° 4
Bristle	Boulogne	3/6/42	Cdo n° 6
Barricade	Pointe de Saire	14/8/42	SSRF
Jubilee	Dieppe	19/8/42	Canadiens, Cdos nos 3, 4 et 40
Gauntlet	Spitzbergen	25/8/42	
Dryad	Casquets	2/9/42	SSRF
Brandford	Île Burliou	7/9/42	SSRF
Aquatint	Port-en-Bessin	12/9/42	SSRF
Musketoon	Glor, Norway	20/9/42	Cdo n° 12
Basalt	Isle of Sark	3/10/42	SSRF
Fahrenheit	Pointe de Plouézec	11/11/42	SSRF
Frankton	Bordeaux	7/12/42	RMBPD

Annexe 4

Cartes



Carte de Bordeaux et de ses environs avec les positions militaires allemandes

1. De Blaye (Bordeaux) à Ruffec (à pied)
2. De Ruffec au village de Marvaud-Saint-Coutant (à l'arrière de la camionnette d'un boulanger)
3. De Marvaud-Saint-Coutant au village de Roumazières-Loubert (à bicyclette)
4. De Roumazières-Loubert à Lyon (par le train)
5. De Lyon à Marseille (par le train)
6. De Marseille à Perpignan (par le train)
7. De Perpignan au village de Céret (à l'arrière d'un camion)
8. De Céret à Las Illas, puis traversée de la frontière franco-espagnole dans les Pyrénées, jusqu'à 15 kilomètres au nord de Banolas (à pied)
9. De Banolas à Barcelone (à l'arrière d'un camion)
10. Barcelone-Madrid-Gibraltar (en voiture)

Itinéraire d'évasion de Hasler et Sparks

Remerciements

Je n'aurais pas pu écrire ce livre sans l'aide de nombreuses personnes en Grande-Bretagne, en France, aux États-Unis et en Allemagne, qui m'ont généreusement donné de leur temps et qui m'ont permis d'accéder aux ressources concernant le raid. Je suis plus particulièrement reconnaissant à Mrs Bridget Hasler qui m'a ouvert la riche documentation de Blondie et qui m'a permis de l'utiliser sans limite. Il s'agit notamment de transcriptions d'entretiens, de son journal, de lettres, d'articles, et plus particulièrement d'un long article probablement rédigé par Blondie en personne, ou qui est le résultat d'un entretien approfondi à propos du raid. Une partie des chapitres 10, 11, 12 et 14 contiennent des extraits de ces notes détaillées. J'ai notamment bénéficié de l'éclairage de Bridget sur son remarquable mari.

Je suis particulièrement redevable à divers experts dans leurs domaines respectifs qui m'ont aidé à comprendre le plus vaste contexte des opérations militaires en Europe en 1942 et 1943. Le professeur M.R.D. (Michael) Foot, historien du SOE, m'a expliqué le rôle et l'impact des Opérations Spéciales en France pendant cet épisode et il m'a aussi permis de mieux comprendre les relations compliquées entre le MI6, le BCRA, le MI9 et le SOE. Je lui suis très reconnaissant pour m'avoir consacré du temps et pour m'avoir fait part de ses observations. Le Dr Matthew Cobb de l'université de Manchester, auteur de *The Resistance*, a été d'une aide précieuse sur la Résistance dans les Landes, l'Aquitaine et la Charente, et plus particulièrement pour avoir attiré mon attention sur la diversité des opérations du BCRA et du SIS, à Bordeaux et dans ses environs, et pour m'avoir épargné de nombreuses erreurs. Ses vastes ressources en français ont permis de m'éclairer sur différents aspects du mouvement de la Résistance dans la région. J'ai aussi été beaucoup aidé par Ewen Southby-Tailyour, le biographe de Blondie, et pas seulement du fait d'avoir pu lire la correspondance qu'il a accumulée au cours de ses recherches pour la biographie. L'aide et l'amitié d'Ewen et de Patricia m'ont beaucoup encouragé pendant l'écriture de ce livre.

De même, je suis reconnaissant au réalisateur Tom KeeneI pour sa généreuse assistance. Dans un article sur le raid, paru en 2005, dans le *Globe and Laurel Journal*, et dans un documentaire de la BBC, il présente la part de « Scientist » dans cette histoire ; Tom explique aussi le rôle joué par le major David Wyatt RE dans les relations entre le SOE et le CODC. Je remercie également Matt Little, archiviste au musée des Royal Marines ; Malcolm Cavan OBE ; le musée des Services Combinés, à Maldon, dans l'Essex ; Mark Bentinck (l'historien de la Royal Navy) ; Christopher Long, Keith Jane et Roger Stanton qui m'ont patiemment décrit le fonctionnement de la filière d'évasion Pat O'Leary et qui ont répondu à toutes mes questions ; Duncan Stuart, récemment devenu conseiller du SOE au Foreign and Commonwealth Office (et dont la femme Leonore a traduit [vers l'anglais] le texte du journal de guerre du vice-amiral Julius Bachmann), et l'historien Nigel Perrin. Une fois encore, j'ai été soutenu par les encouragements et les efforts éditoriaux de Philip et Isla Brownless.

En France, je ne m'en serais pas sorti sans l'aide dévouée de François Boisnier qui, pendant des années, a été président de l'association Frankton Souvenir et qui nourrit un vif intérêt pour tout ce qui touche au raid en *Coque de noix*. C'est lui, plus que quiconque, qui a fait connaître l'histoire du raid au grand public et je lui suis reconnaissant de m'avoir donné la permission d'utiliser ses documents (publiés ou non) pour ce livre. À l'automne 2010, j'ai passé plusieurs jours confortablement installé dans son vaste bureau, dans la jolie ville médiévale de Barbezieux, à dévorer son immense collection de documents. C'est l'un des meilleurs moments de mon année d'écriture. *Le Commando de l'impossible* (2002), qu'il a écrit avec son ami Raymond Muelle, est un livre excellent. C'est François qui m'a incité à poursuivre mes recherches initiales à Freiburg et à Washington. Je lui suis reconnaissant de m'avoir ouvert sa porte.

Je suis aussi reconnaissant de l'aide qui m'a été fournie de différentes façons en France par le Dr Hugues Maquis de l'université de Poitiers ; M. Francis Salaberry, M. Éric Poineau ; M. St Marc ; M. Furet ; Mme Landreau (propriétaire du cottage du « Bûcheron furieux », à la ferme de Nâpres, à Saint-Preuil), M. Jacques Loiseau à Bordeaux pour son excellent travail d'archiviste de la Résistance française dans la Gironde et au Centre Jean Moulin, à Bordeaux. Je suis également reconnaissant pour le charmant accueil qui m'a été réservé à Barbezieux par Christopher et Audrey Raggatt, à La Petite Champagne. J'ai été impressionné de découvrir

que j'avais écrit sur le père de Chris dans l'un de mes anciens livres. Le sapeur Raggatt des Royal Engineers avait combattu contre les Japonais dans l'infortunée campagne d'Arakan en 1942-1943, et son journal m'a beaucoup aidé lorsque j'écrivais *The Generals* en 2007-2008. J'ai également eu la chance de séjourner à la magnifique *Villa D'Ô,* à Saint-Loubès, que je recommande vivement à tous ceux qui visitent Bordeaux.

Enfin, je suis infiniment reconnaissant pour l'aide que m'a fourni Norman Colley, ainsi qu'aux familles de ceux qui ont participé au raid : Bridget Hasler, Peter Siddall, Ken et Judy Sims, Isabella Mackinnon, Janet Lafferty (née Ewart), John Connally, Eddie Ward, Brigid Legge, Jimmy Sparks et Gilly Clark (née Sparks). L'un d'entre eux m'a dit que bien que les années aient passé, il n'y a pas eu un jour sans qu'il ne déplore la perte de l'être aimé, certains d'entre eux étant morts dans des circonstances abominables. Néanmoins, ils sont fiers de savoir ce qu'ont fait ces hommes extraordinaires, issus d'une génération de braves. Je suis particulièrement reconnaissant à Peter Siddall, le neveu de George Sheard, qui m'a aidé à réviser le manuscrit de ce livre, pour son plus grand bénéfice.

Il va sans dire qu'aussi reconnaissant que je sois à ceux qui m'ont aidé, je suis seul responsable du contenu et des conclusions de ce livre et des erreurs qui auraient pu s'y glisser.

Ils ont dit…

Une opération extrêmement valeureuse et entreprenante
Winston Churchill, 17 décembre 1942

Cette brillante petite opération exécutée avec beaucoup de détermination et de courage
Vice-amiral Lord Louis Mountbatten, 29 avril 1943

Le plus remarquable raid de commando de la guerre
Capitaine de corvette Peter Popp, Kriegsmarine, 1946

Des nombreux raids courageux et audacieux exécutés par les hommes du commandement des Opérations Combinées, aucun n'a exigé plus de courage et d'imagination […]

On s'est donné une peine considérable pour former la petite poignée de Royal Marines choisis qui ont participé à cette entreprise sous la direction [inflexible] du lieutenant-colonel [(puis major)] Hasler. Ils ont continué à poursuivre leur but en dépit des effroyables pertes de la première nuit et des difficultés sans cesse croissantes qu'ils ont rencontrées ultérieurement. Quoique leur effectif ait été réduit à quatre hommes, l'objectif a fini par être atteint.

Le récit de cette opération met en relief l'esprit d'aventure toujours présent, en temps de paix comme en temps de guerre, parmi les Royal Marines. Il souligne l'énorme importance du moral – amour-propre personnel et fierté de son unité – et le rôle considérable joué par la bonne forme physique dans la création du moral. Il souligne aussi la nécessité d'établir pour les opérations des plans soigneusement détaillés.

Je recommande ce livre comme la relation d'une belle entreprise exécutée par un groupe d'hommes particulièrement courageux.
Mountbatten, 1956
(Avant-propos de *Cocleshell heroes*, de C.E. Lucas Philiips, paru en français sous le titre *Opération « coque de noix »*, traduit par Hélène Claireau et paru chez Calman-Lévy, en 1957.)

J'ai réalisé que ces vaillants hommes qui ont participé à l'opération partaient vers une mort certaine, à moins que de braves hommes et femmes

du mouvement de la résistance française ne viennent à leur secours.
Mountbatten, 1964

Ces meurtres cruels des commandos de Marines comptent parmi les actes les plus vils perpétrés par les Allemands.
Airey Neave DSO, OBE, MC, 1969

[Le raid] a été effectué sans équipement « moderne », sans radio ni électronique. Des équipements très simples avec un haut niveau d'initiative humaine, de dissimulation, de qualités de marin et de techniques de survie, voilà la recette de l'époque.
Lieutenant-colonel « Blondie » Hasler DSO, OBE, 1982

En premier lieu, je pense au fait que huit hommes sur dix ne sont pas rentrés. C'est facile de célébrer le côté prestigieux de l'opération, mais ça l'est moins de se souvenir que, comme la plupart des conflits, il imposa un lourd tribut de jeunes vies et laissa derrière lui des familles au cœur brisé.
Blondie Hasler, 1982

Grâce à un chef inspiré, ce petit groupe d'hommes, enlevés à leurs activités quotidiennes pour suivre une très courte période d'entraînement dans des activités qui leur étaient totalement étrangères, a réussi l'impensable – un raid sur des navires au cœur du territoire ennemi. L'Opération Frankton a exigé un grand esprit moral, des aptitudes et un « esprit de corps », que leur chef savait instinctivement faire naître et entretenir. Les huit familles qui pleurent toujours leurs chers disparus n'en sont pas moins fières du succès de l'équipe, loin de chez elle, par cette froide nuit de décembre 1942.
Peter Siddall (neveu du lance-caporal George Sheard), avril 2011

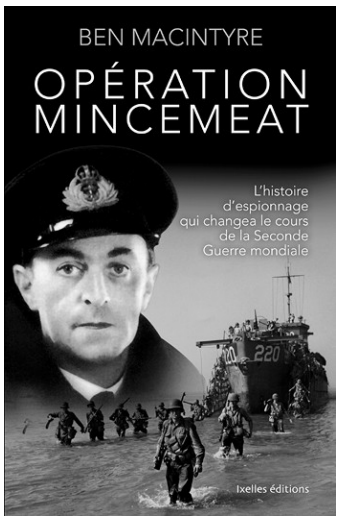
Bibliographie

BINNEY, Marcus, *Secret War Heroes: Men of the Special OperationsExecutive* (London: Hodder & Stoughton, 2005).
— *The Women Who Lived For Danger: The Woman Agents of SOE in the Second World War* (London: Hodder & Stoughton, 2002).
BLEICHER, Hugo, *Colonel Henri's Story* (London: William Kimber, 1954).
BOISNIER, François, MUELLE, Raymond, *Le Commando de l'impossible, Bordeaux 1942* (Trésor du Patrimoine, 2003).
BOYCE, Frederic, EVERETT, Douglas, *SOE, the Scientific Secrets* (Stroud: Sutton Publishing, 2003).
BRICE, Martin, *Axis Blockade Runners of World War Two* (London: Batsford, 1981).
Caskie, Donald, *The Tartan Pimpernel* (London: Fontana and Oldbourne Press, 1960).
Cobb, Matthew, *The Resistance* (London: Simon & Schuster, 2009).
Cobb, Richard, *French and Germans. Germans and French* (New England: Brandeis, 1983).
Cordet, François, *Carnets de guerre en Charente* (Éditions Gérard Tisserand, 2004).
Courtney, G.B., *SBS in World War Two* (London: Robert Hale, 1983).
Cunningham, Cyril, *Beaulieu: The Finishing School for Secret Agents* (Barnsley: Leo Cooper, 1956).
Darling, Donald, *Secret Sunday* (London: William Kimber, 1975).
— *Sunday at Large* (London: William Kimber, 1977).
Durnford-Slater, John, *Commando* (London: William Kimber, 1953).
Fergusson, Bernard, *The Watery Maze* (London: Collins, 1961).
Foot, M.R.D., *Resistance* (London: Eyre Methuen, 1976).
— *An Outline History of the Special Operations Executive 1940–1946* (London: BBC, 1984).
— *SOE in France: An Account of theWork of the British Operations Executive* (London: Routledge, Revised Edition, 2004).

Foot, M.R.D., Langley, J.M., *MI9 Escape and Evasion 1939-1945* (London: Bodley Head, 1979).
Ford, Ken, *The Cockleshell Raid* (Botley, Oxford: Osprey: 2010).
Fournier, Gérard, Heintz, André, *Opération Aquatint* (Éditions Orep, 2005).
Gordon, Betram M. *Collaboration in France During World War Two* (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1980).
Hawes, S., White, R., *Resistance in Europe, 1939-1945* (Harmondsworth: Penguin, 1976).
Hinsey, F.H., *British Intelligence in the Second World War* vol 1. (London: HMSO, 1979).
Hutton, C. Clayton, *Official Secret* (Max Parrish, 1960).
Jackson, Julian, *France, The Dark Years* (Oxford: Oxford University Press, 2001).
Janes, Peter, *Conscript Heroes* (Paul Mould Publishing, 2004).
Jeffery, Keith, *MI6 The History of the Secret Intelligence Service 1909–1949* (London: Bloomsbury, 2010).
Kedward, H.R., *Resistance in Vichy France* (Oxford: Oxford University Press, 1978).
— *Occupied France* (Oxford: Blackwell, 1985).
Kennedy, John, *The Business of War* (London: Hutchinson, 1957).
Langley, J.M., *Fight Another Day* (London: Collins, 1974).
Leasor, James, *War at the Top* (London: Michael Joseph, 1959).
Lepotier Amiral, *Commando dans la Gironde* (France Empire, 1957).
Long, Helen, *Safe Houses Are Dangerous* (London: William Kimber, 1985).
Mackenzie, William, *The Secret History of SOE – Special Operations Executive 1940-1945* (London: BPR Publications, 2000).
Neave, Airey, *They Have Their Exits* (London: Hodder & Stoughton, 1953).
— *Little Cyclone* (London: Hodder & Stoughton, 1954).
— *Saturday at MI9* (London: Hodder & Stoughton, 1969).
Nichol, John, Rennell, Tony, *Home Run: Escape from Nazi Europe* (London: Penguin, 2007).
Niven, David, *The Moon's a Balloon* (London: Hamish Hamilton, 1971).
Noguères, Henri, *Histoire de la Résistance en France* (R. Laffont, 1969-81) 5 vols.
Ottis, Sherri, *Silent Heroes* (University of Kentucky, 2001).
Paxton, Robert O., *Vichy France: Old Guard and New Order* (Columbia University Press, 1972).

Penaud, Guy, *Histoire secrète de la Résistance dans le Sud-Ouest* (Éditions Sud-Ouest, 1993).
Persico, Joseph, *Piercing the Reich* (New York: Viking Press, 1979).
Petetin, Éric, *Le Père Antoine Dieuzaide* (Imprimerie Centrale de Bordeaux, 1984).
Piekałkiewicz, Janusz, 'Operation Frankton' in *Secret Agents, Spies and Saboteurs* (Newton Abbot: David & Charles, 1974).
Phillips, C.E. Lucas, *Cockleshell Heroes* (London: Heinemann, 1956).
Pringle, Patrick, *Fighting Marines* (London: Evans Brothers, 1966).
Read, Anthony, Fisher, David, *Colonel Z. The Secret Life of a Master of Spies* (London: Hodder & Stoughton, 1984).
Rhodes James, Robert (ed.), *Chips: The Diaries of Sir Henry Channon* (London: Weidenfeld & Nicolson, 1967).
Richards, Brooks, *Secret Flotillas: Clandestine Sea Operations to Brittany, 1940–1944* vol. 1 (London: HMSO, 1996).
St George Saunders, Hilary *Combined Operations: The Official Story of the Commandos* (New York: Macmillan, 1943).
de Saint-Marc, Hélie, Beccaria, Laurent, *Hélie de Saint-Marc* (Perrin, 1988).
Salaberry, Francis, *Aquitaine allemande* (J et D Publications, 1995).
Slitinsky, Michel, *Trois filles et vingt garçons* (Éditions des Cahiers de la Résistance, 1969).
— *La Résistance en Gironde* (Éditions des Cahiers de la Résistance, 1972).
Southby-Tailyour, Ewen, *Blondie* (Barnsley: Leo Cooper, 1998).
Sparks, William, *Cockleshell Commando* (Barnsley: Pen and Sword, 2002).
— with Munn, Michael, *The Last of the Cockleshell Heroes* (Barnsley: Leo Cooper, 1992).
Stirling, Tess (ed.), *Intelligence Co-operation between Poland and Great Britain during World War Two* (London: Vallentine Mitchell, 2005).
Sweets, John F., *Choices in Vichy France* (Oxford, 1986).
Terrisse, René, *Bordeaux 1940-1944* (Perrin, 1993).
Verity, Hugh, *We Landed by Moonlight* (Surrey: Ian Allen, 1978).
Vinen, Richard, *The Unfree French* (London: Allen Lane, 2006).
Wynne, Barry, *No Drums, No Trumpets, The Story of Mary Lindell* (London: Arthur Barker, 1961).
Ziegler, Philip, *Mountbatten* (London: Collins, 1985).
Articles

Hunter-Choat, Tony, Bentinck, Mark, ‘The Cockleshell Heroes Raid’ *After the Battle* no. 118 (2002).
Keene, Tom, ‘Plans, Targets and Secrets’ *Royal Marines Historical Society Journal* (2005).
Stuart, Duncan, ‘Of Historical Interest Only: The Origins and Vicissitudes of the SOE Archive’ *Intelligence and National Security* vol. 20 no. 1 (March 2005).
Wilkinson, Burke, ‘Cockles and Muscles: Operation Frankton’ *Proceedings of the US Naval Institute* vol. 80 no. 2 (February 1954).
Télévision/Films
Cockleshell Revisited, Televideo Productions, 1993.
Frankton’s Shadows, BBC2 documentary, Tom Keene, 2004.
It Happened To Me: The Story of Mary Lindell, BBC, 1959.
The Last of the Cockleshell Heroes, Jonathan Marland, MeridianTelevision, 2002
Mary Lindell, Yorkshire Television, 1980.
Des Ombres dans la nuit, commentaires de Ramon Maranon, 2004.
One Against the Wind, 1991.
Entretien avec Bill Sparks, Columbia-Gaumont (Frankton Souvenir).

Si vous avez aimé *Opération Suicide*, vous aimerez :

Opération Mincemeat, Ben Macintyre,
Ixelles éditions